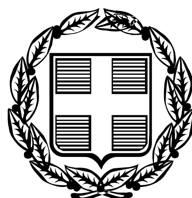


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 23**

7 Φεβρουαρίου 2007

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 28

Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης "περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα, (ΠΑΑΖΕΘ - SOLAS 1974)", όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 9η Δεκεμβρίου 2004 με την απόφαση MSC 170(79)/9.12.2004 καθώς και κύρωση των τροποποιήσεων του Πρωτοκόλλου του 1988 το οποίο αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση ΠΑΑΖΕΘ - SOLAS 1974, όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 9η Δεκεμβρίου 2004 με την απόφαση MSC 171(79)/9.12.2004, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 12 του ν. 1045/1980 «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνο Διεθνούς Συμβάσεως "περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974, (ΠΑΑΖΕΘ 1974) και περί τινών άλλων συναφών διατάξεων" (Α΄ 95)», ως αυτή έχει τροποποιηθεί και ισχύει με το άρθρο πέμπτο του ν. 2208/1994 (Α΄ 71) σε συνδυασμό με το άρθρο δεύτερο του ν. 2208/1994.

2. Τις διατάξεις του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α΄ 98).

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

4. Την υπ'αριθμ. 323/22.11.2006 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

1. Στην Διεθνή Σύμβαση «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974, (ΠΑΑΖΕΘ - SOLAS '74)», που κυρώθηκε με τον ν. 1045/1980 (Α΄ 95) και τροποποιήθηκε με τον ν. 1159/1981 (Α΄ 143), το π.δ. 541/1984 (Α΄ 198), το π.δ. 126/1987 (Α΄ 70), το π.δ. 441/1989 (Α΄ 191), το π.δ. 131/1990 (Α΄ 52), το π.δ. 474/1991 (Α΄ 175), τον ν. 2013/1992 (Α΄ 28), το π.δ. 418/1993 (Α΄ 177), το π.δ. 419/1993 (Α΄ 178), το π.δ. 41/1994 (Α΄ 31), τον ν. 2208/1994 (Α΄ 71), το π.δ. 323/1994 (Α΄ 173), το π.δ. 136/1995 (Α΄ 84), το π.δ. 74/1996 (Α΄ 58), το π.δ. 192/1996 (Α΄ 157), το π.δ. 160/1997 (Α΄ 141), το π.δ. 225/1999 (Α΄ 189), το π.δ. 56/2004, το π.δ. 68/2005 (Α΄ 101), το π.δ. 175/2005 (Α΄ 226) και το π.δ. 199/2005 (Α΄ 239), προστίθενται και κυρώνονται οι τροποποιήσεις της, όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 9η Δεκεμβρίου 2004, με την υπ'αριθμ. 170(79) απόφαση της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) καθώς και τροποποιήσεις στο Πρωτόκολλο του 1988 το οποίο αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση (ΠΑΑΖΕΘ - SOLAS 1974), όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 9η Δεκεμβρίου 2004, με την υπ'αριθμ. 171(79) απόφαση της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

2. Τα κείμενα των αποφάσεων MSC 170(79)/9.12.2004 και MSC 171(79)/9.12.2004 του IMO, σε πρωτότυπο στην Αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην Ελληνική, παρατίθενται ως ΜΕΡΟΣ Α΄ και ΜΕΡΟΣ Β΄ αντίστοιχα στο παρόν διάταγμα.

3. Σε περίπτωση ύπαρξης διαφοράς μεταξύ του Αγγλικού και του Ελληνικού κειμένου των ως άνω αποφάσεων υπερισχύει το Αγγλικό κείμενο.

ΜΕΡΟΣ Α΄
ΚΕΙΜΕΝΟ ΣΤΗΝ ΑΓΓΛΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑ

RESOLUTION MSC.170(79)
(adopted on 9 December 2004)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-ninth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2006, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2006 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

CHAPTER II-1

CONSTRUCTION – STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

Regulation 2 - Definitions

1 The following new paragraph 14 is added after existing paragraph 13:

"14 *Bulk carrier* means a bulk carrier as defined in regulation XII/1.1."

Regulation 18 – Construction and initial tests of watertight doors, sidescuttles, etc., in passenger ships and cargo ships

2 Paragraph 2 of the regulation is replaced by the following:

"2 In passenger ships and cargo ships watertight doors shall be tested by water pressure to a head up to the bulkhead deck or freeboard deck respectively. Where testing of individual doors is not carried out because of possible damage to insulation or outfitting items, testing of individual doors may be replaced by a prototype pressure test of each type and size of door with a test pressure corresponding at least to the head required for the intended location. The prototype test shall be carried out before the door is fitted. The installation method and procedure for fitting the door on board shall correspond to that of the prototype test. When fitted on board, each door shall be checked for proper seating between the bulkhead, the frame and the door."

Regulation 45 - Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin

3 After the heading the following words are added:

"(*Paragraphs* 10 *and* 11 *of this regulation apply to ships constructed on or after 1 January 2007*)".

4 Existing paragraph 10 is replaced by the following:

"10 No electrical equipment shall be installed in any space where flammable mixtures are liable to collect, e.g. in compartments assigned principally to accumulator batteries, in paint lockers, acetylene stores or similar spaces, unless the Administration is satisfied that such equipment is:

.1 essential for operational purposes;

.2 of a type which will not ignite the mixture concerned;

.3 appropriate to the space concerned; and

.4 appropriately certified for safe usage in the dusts, vapours or gases likely to be encountered."

5 The following new paragraph 11 is added after paragraph 10, as amended:

"11 In tankers, electrical equipment, cables and wiring shall not be installed in hazardous locations unless it conforms with standards not inferior to those acceptable to the Organization.* However, for locations not covered by such standards, electrical equipment, cables and wiring which do not conform to the standards may be installed in hazardous locations based on a risk assessment to the satisfaction of the Administration, to ensure that an equivalent level of safety is assured."

6 Existing paragraph 11 is renumbered as paragraph 12.

CHAPTER III

LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

Regulation 31 - Survival craft and rescue boats

7 The following new paragraph 1.8 is added after existing paragraph 1.7:

"1.8 Notwithstanding the requirements of paragraph 1.1, bulk carriers as defined in regulation IX/1.6 constructed on or after 1 July 2006 shall comply with the requirements of paragraph 1.2."

CHAPTER V

SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 19 – Carriage requirements for shipborne navigational systems and equipment

8 In paragraph 2.5, the existing text of subparagraph .1 is replaced by the following:

".1 a gyro compass, or other means, to determine and display their heading by shipborne non-magnetic means, being clearly readable by the helmsman at the main steering position. These means shall also transmit heading information for input to the equipment referred in paragraphs 2.3.2, 2.4 and 2.5.5;"

---

* Refer to the standards published by the International Electrotechnical Commission, IEC 60092-502:1999 'Electrical installations in ships – Tankers'.

Regulation 20 – Voyage data recorders

9 The following new paragraph 2 is added after existing paragraph 1 :

"To assist in casualty investigations, cargo ships, when engaged on international voyages, shall be fitted with a VDR which may be a simplified voyage data recorder (S-VDR)[**] as follows :

.1 in the case of cargo ships of 20,000 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2002, at the first scheduled dry-docking after 1 July 2006 but not later than 1 July 2009;

.2 in the case of cargo ships of 3,000 gross tonnage and upwards less than 20,000 gross tonnage constructed before 1 July 2002, at the first scheduled dry-docking after 1 July 2007 but not later than 1 July 2010; and

.3 Administrations may exempt cargo ships from the application of the requirements of subparagraphs .1 and .2 when such ships will be taken permanently out of service within two years after the implementation date specified in subparagraphs .1 and .2 above."

10 Existing paragraph 2 is renumbered as paragraph 3.

Regulation 21 – International Code of Signals

The title of the regulation is replaced by the following :
"International Code of Signals and IAMSAR Manual".

The existing paragraph is numbered as paragraph 1.

A new paragraph 2 is added as follows :

"2 All ships shall carry an up-to-date copy of Volume III of the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual".

CHAPTER VII
CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS

Regulation 10 – Requirements for chemical tankers

11 The following sentence is deleted from paragraph 1 of the regulation :

"For the purpose of this regulation, the requirements of the Code shall be treated as mandatory"

CHAPTER XII
ADDITIONAL SAFETY MEASURES FOR BULK CARRIERS

12 The existing text of chapter XII is replaced by the following :

"Regulation 1

Definitions

For the purpose of this chapter :

[**] Refer to resolution MSC. 163(78) – Performance standards for shipborne voyage data recorders (S-VDRs).

1 *Bulk carrier* means a ship which is intended primarily to carry dry cargo in bulk, including such types as ore carriers and combination carriers*.

2 *Bulk carrier of single-side skin construction* means a bulk carrier as defined in paragraph 1, in which:

.1 any part of a cargo hold is bounded by the side shell; or

.2 where one or more cargo holds are bounded by a double-side skin, the width of which is less than 760 mm in bulk carriers constructed before 1 January 2000 and less than 1,000 mm in bulk carriers constructed on or after 1 January 2000 but before 1 July 2006, the distance being measured perpendicular to the side shell.

Such ships include combination carriers in which any part of a cargo hold is bounded by the side shell.

3 *Bulk carrier of double-side skin construction* means a bulk carrier as defined in paragraph 1, in which all cargo holds are bounded by a double-side skin, other than as defined in paragraph 2.2.

4 *Double-side skin* means a configuration where each ship side is constructed by the side shell and a longitudinal bulkhead connecting the double bottom and the deck. Hopper side tanks and top-side tanks may, where fitted, be integral parts of the double-side skin configuration.

5 *Length* of a bulk carrier means the length as defined in the International Convention on Load Lines in force.

6 *Solid bulk cargo* means any material, other than liquid or gas, consisting of a combination of particles, granules or any larger pieces of material, generally uniform in composition, which is loaded directly into the cargo spaces of a ship without any intermediate form of containment.

7 *Bulk carrier bulkhead and double bottom strength standards* means "Standards for the evaluation of scantlings of the transverse watertight vertically corrugated bulkhead between the two foremost cargo holds and for the evaluation of allowable hold loading of the foremost cargo hold" adopted by resolution 4 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 on 27 November 1997, as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the

---

* Reference is made to:

.1 For ships constructed before 1 July 2006, resolution 6, Interpretation of the definition of "bulk carrier", as given in chapter IX of SOLAS 1974, as amended in 1994, adopted by the 1997 SOLAS Conference.

.2 The Interpretation of the provisions of SOLAS chapter XII on Additional safety measures for bulk carriers, adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.79(70).

.3 The application provisions of Annex 1 to the Interpretation of the provisions of SOLAS chapter XII on Additional safety measures for bulk carriers, adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.89(71).

provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

8 *Bulk carriers constructed* means bulk carriers the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction.

9 *A similar stage of construction* means the stage at which:

.1 construction identifiable with a specific ship begins; and

.2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

10 *Breadth* (B) of a bulk carrier means the breadth as defined in the International Convention on Load Lines in force.

Regulation 2

Application

Bulk carriers shall comply with the requirements of this chapter in addition to the applicable requirements of other chapters.

Regulation 3

Implementation schedule

Bulk carriers constructed before 1 July 1999 to which regulations 4 or 6 apply shall comply with the provisions of such regulations according to the following schedule, with reference to the enhanced programme of inspections required by regulation XI-1/2:

.1 bulk carriers, which are 20 years of age and over on 1 July 1999, by the date of the first intermediate survey or the first periodical survey after 1 July 1999, whichever comes first;

.2 bulk carriers, which are 15 years of age and over but less than 20 years of age on 1 July 1999, by the date of the first periodical survey after 1 July 1999, but not later than 1 July 2002; and

.3 bulk carriers, which are less than 15 years of age on 1 July 1999, by the date of the first periodical survey after the date on which the ship reaches 15 years of age, but not later than the date on which the ship reaches 17 years of age.

Regulation 4

Damage stability requirements applicable to bulk carriers

1 Bulk carriers of 150 m in length and upwards of single-side skin construction, designed to carry solid bulk cargoes having a density of 1,000 kg/m^3 and above, constructed on or after 1 July 1999 shall, when loaded to the summer load line, be able to withstand flooding of any one cargo hold in all loading conditions and remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium, as specified in paragraph 4.

2 Bulk carriers of 150 m in length and upwards of double-side skin construction in which any part of longitudinal bulkhead is located within B/5 or 11.5 m, whichever is less, inboard from the ship's side at right angle to the centreline at the assigned summer load line, designed to carry solid bulk cargoes having a density of 1,000 kg/m^3 and above, constructed on or after 1 July 2006 shall, when loaded to the summer load line, be able to withstand flooding of any one cargo hold in all loading conditions and remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium, as specified in paragraph 4.

3 Bulk carriers of 150 m in length and upwards of single-side skin construction, carrying solid bulk cargoes having a density of 1,780 kg/m^3 and above, constructed before 1 July 1999 shall, when loaded to the summer load line, be able to withstand flooding of the foremost cargo hold in all loading conditions and remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium, as specified in paragraph 4. This requirement shall be complied with in accordance with the implementation schedule specified in regulation 3.

4 Subject to the provisions of paragraph 7, the condition of equilibrium after flooding shall satisfy the condition of equilibrium laid down in the annex to resolution A.320(IX) - Regulation equivalent to regulation 27 of the International Convention on Load Lines, 1966, as amended by resolution A.514(13). The assumed flooding need only take into account flooding of the cargo hold space to the water level outside the ship in that flooded condition. The permeability of a loaded hold shall be assumed as 0.9 and the permeability of an empty hold shall be assumed as 0.95, unless a permeability relevant to a particular cargo is assumed for the volume of a flooded hold occupied by cargo and a permeability of 0.95 is assumed for the remaining empty volume of the hold.

5 Bulk carriers constructed before 1 July 1999, which have been assigned a reduced freeboard in compliance with regulation 27(7) of the International Convention on Load Lines, 1966, as adopted on 5 April 1966, may be considered as complying with paragraph 3 of this regulation.

6 Bulk carriers which have been assigned a reduced freeboard in compliance with the provisions of paragraph (8) of the regulation equivalent to regulation 27 of the International Convention on Load Lines, 1966, adopted by resolution A.320(IX), as amended by resolution A.514(13), may be considered as complying with paragraphs 1 or 2, as appropriate.

7 On bulk carriers which have been assigned reduced freeboard in compliance with the provisions of regulation 27(8) of Annex B of the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, the condition of equilibrium after flooding shall satisfy the relevant provisions of that Protocol.

Regulation 5

Structural strength of bulk carriers

1 Bulk carriers of 150 m in length and upwards of single-side skin construction, designed to carry solid bulk cargoes having a density of 1,000 kg/m^3 and above constructed on or after 1 July 1999, shall have sufficient strength to withstand flooding of any one cargo hold to the water level outside the ship in that flooded condition in all loading and ballast conditions, taking also into account dynamic effects resulting from the presence of water in the hold, and taking into account the recommendations adopted by the Organization.*

2 Bulk carriers of 150 m in length and upwards of double-side skin construction, in which any part of longitudinal bulkhead is located within B/5 or 11.5 m, whichever is less, inboard from the ship's side at right angle to the centreline at the assigned summer load line, designed to carry bulk cargoes having a density of 1,000 kg/m^3 and above constructed on or after 1 July 2006, shall comply with the structural strength provisions of paragraph 1.

Regulation 6

Structural and other requirements for bulk carriers

1 Bulk carriers of 150 m in length and upwards of single-side skin construction, carrying solid bulk cargoes having a density of 1,780 kg/m^3 and above, constructed before 1 July 1999, shall comply with the following requirements in accordance with the implementation schedule specified in regulation 3:

.1 The transverse watertight bulkhead between the two foremost cargo holds and the double bottom of the foremost cargo hold shall have sufficient strength to withstand flooding of the foremost cargo hold, taking also into account dynamic effects resulting from the presence of water in the hold, in compliance with the Bulk carrier bulkhead and double bottom strength standards. For the purpose of this regulation, the Bulk carrier bulkhead and double bottom strength standards shall be treated as mandatory.

.2 In considering the need for, and the extent of, strengthening of the transverse watertight bulkhead or double bottom to meet the requirements of 1.1, the following restrictions may be taken into account:

* Refer to resolution 3, Recommendation on compliance with SOLAS regulation XII/5, adopted by the 1997 SOLAS Conference.

.1 restrictions on the distribution of the total cargo weight between the cargo holds; and

.2 restrictions on the maximum deadweight.

.3 For bulk carriers using either of, or both, the restrictions given in 1.2.1 and 1.2.2 above for the purpose of fulfilling the requirements of 1.1, these restrictions shall be complied with whenever solid bulk cargoes having a density of 1,780 kg/m^3 and above are carried.

2 Bulk carriers of 150 m in length and upwards constructed on or after 1 July 2006, in all areas with double-side skin construction shall comply with the following requirements:

.1 Primary stiffening structures of the double-side skin shall not be placed inside the cargo hold space.

.2 Subject to the provisions below, the distance between the outer shell and the inner shell at any transverse section shall not be less than 1,000 mm measured perpendicular to the side shell. The double-side skin construction shall be such as to allow access for inspection as provided in regulation II-1/3-6 and the Technical Provisions referring thereto.

.1 The clearances below need not be maintained in way of cross ties, upper and lower end brackets of transverse framing or end brackets of longitudinal framing.

.2 The minimum width of the clear passage through the double-side skin space in way of obstructions such as piping or vertical ladders shall not be less than 600 mm.

.3 Where the inner and/or outer skins are transversely framed, the minimum clearance between the inner surfaces of the frames shall not be less than 600 mm.

.4 Where the inner and outer skins are longitudinally framed, the minimum clearance between the inner surfaces of the frames shall not be less than 800 mm. Outside the parallel part of the cargo hold length, this clearance may be reduced where necessitated by the structural configuration, but, in no case, shall be less than 600 mm.

.5 The minimum clearance referred to above shall be the shortest distance measured between assumed lines connecting the inner surfaces of the frames on the inner and outer skins.

3 Double-side skin spaces and dedicated seawater ballast tanks arranged in bulk carriers of 150 m in length and upwards constructed on or after 1 July 2006 shall be

coated in accordance with the requirements of regulation II-1/3-2 and also based on the Performance standards for coatings* to be adopted by the Organization.

4 The double-side skin spaces, with the exception of top-side wing tanks, if fitted, shall not be used for the carriage of cargo.

5 In bulk carriers of 150 m in length and upwards, carrying solid bulk cargoes having a density of 1,000 kg/m^3 and above, constructed on or after 1 July 2006:

.1 the structure of cargo holds shall be such that all contemplated cargoes can be loaded and discharged by standard loading/discharge equipment and procedures without damage which may compromise the safety of the structure;

.2 effective continuity between the side shell structure and the rest of the hull structure shall be assured; and

.3 the structure of cargo areas shall be such that single failure of one stiffening structural member will not lead to immediate consequential failure of other structural items potentially leading to the collapse of the entire stiffened panels.

Regulation 7

Survey and maintenance of bulk carriers

1 Bulk carriers of 150 m in length and upwards of single-side skin construction, constructed before 1 July 1999, of 10 years of age and over, shall not carry solid bulk cargoes having a density of 1,780 kg/m^3 and above unless they have satisfactorily undergone either:

.1 a periodical survey, in accordance with the enhanced programme of inspections during surveys required by regulation XI-1/2; or

.2 a survey of all cargo holds to the same extent as required for periodical surveys in the enhanced programme of inspections during surveys required by regulation XI-1/2.

2 Bulk carriers shall comply with the maintenance requirements provided in regulation II-1/3-1 and the Standards for owners' inspection and maintenance of bulk carrier hatch covers, adopted by the Organization by resolution MSC.169(79), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

---

* Refer to the standards acceptable to the Administration until such time that Performance standards for coating, to be adopted by the Organization, will be made mandatory by suitably modifying the above requirements.

Regulation 8

Information on compliance with requirements for bulk carriers

1 The booklet required by regulation VI/7.2 shall be endorsed by the Administration or on its behalf, to indicate that regulations 4, 5, 6 and 7, as appropriate, are complied with.

2 Any restrictions imposed on the carriage of solid bulk cargoes having a density of 1,780 kg/m^3 and above in accordance with the requirements of regulations 6 and 14 shall be identified and recorded in the booklet referred to in paragraph 1.

3 A bulk carrier to which paragraph 2 applies shall be permanently marked on the side shell at midships, port and starboard, with a solid equilateral triangle having sides of 500 mm and its apex 300 mm below the deck line, and painted a contrasting colour to that of the hull.

Regulation 9

Requirements for bulk carriers not being capable of complying with regulation 4.3 due to the design configuration of their cargo holds

For bulk carriers constructed before 1 July 1999 being within the application limits of regulation 4.3, which have been constructed with an insufficient number of transverse watertight bulkheads to satisfy that regulation, the Administration may allow relaxation from the application of regulations 4.3 and 6 on condition that they shall comply with the following requirements:

.1 for the foremost cargo hold, the inspections prescribed for the annual survey in the enhanced programme of inspections during surveys required by regulation XI-1/2 shall be replaced by the inspections prescribed therein for the intermediate survey of cargo holds;

.2 are provided with bilge well high water level alarms in all cargo holds, or in cargo conveyor tunnels, as appropriate, giving an audible and visual alarm on the navigation bridge, as approved by the Administration or an organization recognized by it in accordance with the provisions of regulation XI-1/1; and

.3 are provided with detailed information on specific cargo hold flooding scenarios. This information shall be accompanied by detailed instructions on evacuation preparedness under the provisions of section 8 of the International Safety Management (ISM) Code and be used as the basis for crew training and drills.

Regulation 10

Solid bulk cargo density declaration

1 Prior to loading bulk cargo on bulk carriers of 150 m in length and upwards, the shipper shall declare the density of the cargo, in addition to providing the cargo information required by regulation VI/2.

2 For bulk carriers to which regulation 6 applies, unless such bulk carriers comply with all relevant requirements of this chapter applicable to the carriage of solid bulk cargoes having a density of 1,780 kg/m^3 and above, any cargo declared to have a density within the range 1,250 kg/m^3 to 1,780 kg/m^3 shall have its density verified by an accredited testing organization.*

Regulation 11

Loading instrument

(Unless provided otherwise, this regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

1 Bulk carriers of 150 m in length and upwards shall be fitted with a loading instrument capable of providing information on hull girder shear forces and bending moments, taking into account the recommendation adopted by the Organization.**

2 Bulk carriers of 150 m in length and upwards constructed before 1 July 1999 shall comply with the requirements of paragraph 1 not later than the date of the first intermediate or periodical survey of the ship to be carried out after 1 July 1999.

3 Bulk carriers of less than 150 m in length constructed on or after 1 July 2006 shall be fitted with a loading instrument capable of providing information on the ship's stability in the intact condition. The computer software shall be approved for stability calculations by the Administration and shall be provided with standard conditions for testing purposes relating to the approved stability information.***

Regulation 12

Hold, ballast and dry space water ingress alarms

(This regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

1 Bulk carriers shall be fitted with water level detectors:

---

* In verifying the density of solid bulk cargoes, reference should be made to the Uniform method of measurement of the density of bulk cargoes (MSC/Circ.908).

** Refer to the Recommendation on loading instruments, adopted by resolution 5 of the 1997 SOLAS Conference.

*** Refer to the relevant parts of the appendix to the Guidelines for the on-board use and application of computers (MSC/Circ.891).

.1 in each cargo hold, giving audible and visual alarms, one when the water level above the inner bottom in any hold reaches a height of 0.5 m and another at a height not less than 15% of the depth of the cargo hold but not more than 2 m. On bulk carriers to which regulation 9.2 applies, detectors with only the latter alarm need be installed. The water level detectors shall be fitted in the aft end of the cargo holds. For cargo holds which are used for water ballast, an alarm overriding device may be installed. The visual alarms shall clearly discriminate between the two different water levels detected in each hold;

.2 in any ballast tank forward of the collision bulkhead required by regulation II-1/11, giving an audible and visual alarm when the liquid in the tank reaches a level not exceeding 10% of the tank capacity. An alarm overriding device may be installed to be activated when the tank is in use; and

.3 in any dry or void space other than a chain cable locker, any part of which extends forward of the foremost cargo hold, giving an audible and visual alarm at a water level of 0.1 m above the deck. Such alarms need not be provided in enclosed spaces the volume of which does not exceed 0.1% of the ship's maximum displacement volume.

2 The audible and visual alarms specified in paragraph 1 shall be located on the navigation bridge.

3 Bulk carriers constructed before 1 July 2004 shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the annual, intermediate or renewal survey of the ship to be carried out after 1 July 2004, whichever comes first.

Regulation 13

Availability of pumping systems*

(This regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

1 On bulk carriers, the means for draining and pumping ballast tanks forward of the collision bulkhead and bilges of dry spaces any part of which extends forward of the foremost cargo hold shall be capable of being brought into operation from a readily accessible enclosed space, the location of which is accessible from the navigation bridge or propulsion machinery control position without traversing exposed freeboard or superstructure decks. Where pipes serving such tanks or bilges pierce the collision bulkhead, valve operation by means of remotely operated actuators may be accepted, as an alternative to the valve control specified in regulation II-1/11.4, provided that the location of such valve controls complies with this regulation.

---

* Refer to the Interpretation of SOLAS regulation XII/13 (MSC/Circ.1069).

2 Bulk carriers constructed before 1 July 2004 shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the first intermediate or renewal survey of the ship to be carried out after 1 July 2004, but, in no case, later than 1 July 2007.

Regulation 14

Restrictions from sailing with any hold empty

Bulk carriers of 150 m in length and upwards of single-side skin construction, carrying cargoes having a density of 1,780 kg/m^3 and above, if not meeting the requirements for withstanding flooding of any one cargo hold as specified in regulation 5.1 and the Standards and criteria for side structures of bulk carriers of single-side skin construction, adopted by the Organization by resolution MSC.168(79), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I, shall not sail with any hold loaded to less than 10% of the hold's maximum allowable cargo weight when in the full load condition, after reaching 10 years of age. The applicable full load condition for this regulation is a load equal to or greater than 90% of the ship's deadweight at the relevant assigned freeboard."

APPENDIX

CERTIFICATES

Form of Safety Certificate for Passenger Ships

13 The following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based:…………………"
(dd/mm/yyyy)

Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships

14 The following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based:…………………"
(dd/mm/yyyy)

Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships

15 The following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based:…………………"
(dd/mm/yyyy)

Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E)

16 Existing section 3 is replaced by the following:

"3 Details of navigational systems and equipment

Item	Actual provision
1.1 Standard magnetic compass*	……………
1.2 Spare magnetic compass*	……………
1.3 Gyro compass*	……………
1.4 Gyro compass heading repeater*	……………
1.5 Gyro compass bearing repeater*	……………
1.6 Heading or track control system*	……………
1.7 Pelorus or compass bearing device*	……………
1.8 Means of correcting heading and bearings	……………
1.9 Transmitting heading device (THD)*	……………



	Item	Actual provision
2.1	Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS)**	....
2.2	Back up arrangements for ECDIS	....
2.3	Nautical publications	....
2.4	Back up arrangements for electronic nautical publications	....
3.1	Receiver for a global navigation satellite system/ terrestrial radionavigation system*, **	....
3.2	9 GHz radar*	....
3.3	Second radar (3 GHz/ 9 GHZ**)*	....
3.4	Automatic radar plotting aid (ARPA)*	....
3.5	Automatic tracking aid*	....
3.6	Second automatic tracking aid*	....
3.7	Electronic plotting aid*	....
4	Automatic identification system (AIS)	....
5.1	Voyage data recorder (VDR)**	....
5.2	Simplified voyage data recorder (S-VDR)**	…………
6.1	Speed and distance measuring device (through the water)*	....
6.2	Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction)*	....
6.3	Echo sounding device*	....
7.1	Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator*	....
7.2	Rate of turn indicator*	....
8	Sound reception system*	....
9	Telephone to emergency steering position*	....
10	Daylight signalling lamp*	....
11	Radar reflector*	....
12	International Code of Signals	....
13	IAMSAR Manual, Volume III	....

* Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means, they shall be specified.

** Delete as appropriate.”

Form of Safety Radio Certificate for Cargo Ships

17 The following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based:…………………"
(dd/mm/yyyy)

Form of Safety Certificate for Nuclear Passenger Ships

18 The existing form of the certificate is replaced by the following:

"NUCLEAR PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form PNUC)

(Official seal) *(State)*

for an[1] / a short international voyage

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE
AT SEA, 1974 as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

____
(name of the State)

by ______________________________
(person or organization authorized)

[1] Delete as appropriate.

Particulars of ship[2]

Name of ship ....

Distinctive number or letters ....

Port of registry ....

Gross tonnage ....

Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2) ....

IMO Number ....

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced ....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation VIII/9 of the Convention.

2 That the ship, being a nuclear ship, complied with all the requirements of chapter VIII of the Convention and conformed to the Safety Assessment approved for the ship; and that:

2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards:

.1 the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels, including the nuclear propulsion plant and the collision protective structure;

.2 the watertight subdivision arrangements and details;

.3 the following subdivision load lines:

Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side amidships (regulation II-1/13)	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
C.1		....
C.2		....
C.3		....

2.2 the ship complied with the requirements of the Convention as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;

2 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

2.3 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radiation protection systems and equipment;

2.4 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;

2.5 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;

2.6 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;

2.7 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;

2.8 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

2.9 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.10 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.

This certificate is valid until ....

Completion date of the survey on which this certificate is based ....
dd/mm/yyyy

Issued at ....
(Place of issue of certificate)

…………………. ....
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)"

19 The following Record of Equipment for the Nuclear Passenger Ship Safety Certificate is added after the form of the Nuclear Passenger Ship Safety Certificate:

"RECORD OF EQUIPMENT FOR THE NUCLEAR PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE (FORM PNUC)

This Record shall be permanently attached to the
Nuclear Passenger Ship Safety Certificate

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY
OF LIFE AT SEA, 1974, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL
OF 1988 RELATING THERETO

1 Particulars of ship

Name of ship ....

Distinctive number or letters ....

Number of passengers for which certified ....

Minimum number of persons with required qualifications
to operate the radio installations ....

2 Details of life-saving appliances

1	Total number of persons for which life-saving appliances are provided		
		Port side	Starboard Side
2	Total number of lifeboats		....
2.1	Total number of persons accommodated by them		....
2.2	Number of partially enclosed lifeboats (regulation III/21 and LSA Code, section 4.5)		....
2.3	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/21 and LSA Code, section 4.6)		....
2.4	Other lifeboats		
2.5.1	Number		....
2.5.2	Type		....

3	Number of motor lifeboats included in the total lifeboats shown above	....
3.1	Number of lifeboats fitted with searchlights	....
4	Number of rescue boats	....
4.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	....
5	Liferafts	
5.1	Those for which approved launching appliances are required	
5.1.1	Number of liferafts	....
5.1.2	Number of persons accommodated by them	....
5.2	Those for which approved launching appliances are not required	
5.2.1	Number of liferafts	....
5.2.2	Number of persons accommodated by them	....
6	Buoyant apparatus	
6.1	Number of apparatus	....
6.2	Number of persons capable of being supported	....
7	Number of lifebuoys	....
8	Number of lifejackets	
9	Immersion suits	....
9.1	Total number	....
9.2	Number of suits complying with the requirements for lifejackets	....
10	Number of thermal protective aids[1]	....
11	Radio installations used in life-saving appliances	....
11.1	Number of radar transponders	....
11.2	Number of two-way VHF radiotelephone apparatus	....

1 Excluding those required by the LSA Code, paragraphs 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 and 5.1.2.213.

3 Details of radio facilities

	Item	Actual provision
1	Primary systems	
1.1	VHF radio installation	
1.1.1	DSC encoder	....
1.1.2	DSC watch receiver	....
1.1.3	Radiotelephony	....
1.2	MF radio installation	
1.2.1	DSC encoder	....
1.2.2	DSC watch receiver	....
1.2.3	Radiotelephony	....
1.3	MF/HF radio installation	
1.3.1	DSC encoder	....
1.3.2	DSC watch receiver	....
1.3.3	Radiotelephony	....
1.3.4	Direct-printing radiotelegraphy	....
1.4	INMARSAT ship earth station	....
2	Secondary means of alerting	....
3	Facilities for reception of marine safety information	
3.1	NAVTEX receiver	....
3.2	EGC receiver	....
3.3	HF direct-printing radiotelegraph receiver	....
4	Satellite EPIRB	
4.1	COSPAS-SARSAT	....
4.2	INMARSAT	....
5	VHF EPIRB	....
6	Ship's radar transponder	....

4 Methods used to ensure availability of radio facilities (regulations IV/15.6 and 15.7)

4.1 Duplication of equipment ....

4.2 Shore-based maintenance ....

4.3 At-sea maintenance capability ....

5 Details of navigation systems and equipment

		Actual provision
1.1	Standard magnetic compass[2]	....
1.2	Spare magnetic compass[2]	....
1.3	Gyro compass[2]	....
1.4	Gyro compass heading repeater[2]	....
1.5	Gyro compass bearing repeater[2]	....
1.6	Heading or track control system[2]	....
1.7	Pelorus or compass bearing device[2]	....
1.8	Means of correcting heading and bearings	....
1.9	Transmitting heading device (THD)[2]	....
2.1	Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS)[3]	....
2.2	Back up arrangements for ECDIS	....
2.3	Nautical publications	....
2.4	Back up arrangements for electronic nautical publications	....
3.1	Receiver for a global navigation satellite system/terrestrial radio navigation system[2, 3]	....
3.2	9 GHz radar[2]	....
3.3	Second radar (3 GHz/9 GHz[3])[2]	....
3.4	Automatic radar plotting aid (ARPA)[2]	....
3.5	Automatic tracking aid[2]	....
3.6	Second automatic tracking aid[2]	....
3.7	Electronic plotting aid[2]	....
4	Automatic identification system (AIS)	....
5	Voyage data recorder (VDR)	....
6.1	Speed and distance measuring device (through the water)[2]	....
6.2	Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction)[2]	....
7	Echo sounding device[2]	....

2 Delete as appropriate

3 Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means, they shall be specified.

		Actual provision
8.1	Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator[2]	....
8.2	Rate of turn indicator[2]	....
9	Sound reception system[2]	....
10	Telephone to emergency steering position[2]	....
11	Daylight signalling lamp[2]	....
12	Radar reflector[2]	....
13	International Code of Signals	....
14	IAMSAR Manual, Volume III	....

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at ....

(Place of issue of the Record)

....

(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the Record)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)"

Form of Safety Certificate for Nuclear Cargo Ships

20 The existing form of the certificate is replaced by the following:

"NUCLEAR CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form CNUC)

(Official seal) *(State)*

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE
AT SEA, 1974 as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

____
(name of the State)

by ______________________________
(person or organization authorized)

Particulars of ship[1]

Name of ship ....

Distinctive number or letters ....

Port of registry ....

Gross tonnage ....

Deadweight of ship (metric tons)[2] ....

---

1 Alternatively the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
2 For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

Length of ship (regulation III/3.12) ....

Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2) ....

IMO Number...

Type of ship[3]

Bulk carrier
Oil tanker
Chemical tanker
Gas carrier
Cargo ship other than any of the above

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for an alteration or modification of a major character was commenced ....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation VIII/9 of the Convention.

2 That the ship, being a nuclear ship, complied with all the requirements of chapter VIII of the Convention and conformed to the Safety Assessment approved for the ship; and that:

2.1 the condition of the structure, machinery and equipment as defined in regulation I/10 (as applicable to comply with regulation VIII/9), including the nuclear propulsion plant and the collision protective structure, was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapter II-1 and chapter II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans);

2.2 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;

2.3 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;

2.4 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;

2.5 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;

2.6 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;

2.7 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

---

3 Delete as appropriate

2.8 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.9 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the regulations, so far as these requirements apply thereto.

This certificate is valid until ....

Completion date of the survey on which this certificate is based ....
dd/mm/yyyy

Issued at ....
(Place of issue of certificate)

....
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)"

21 The following Record of Equipment for the Nuclear Cargo Ship Safety Certificate is added after the form of the Nuclear Cargo Ship Safety Certificate:

"RECORD OF EQUIPMENT FOR THE NUCLEAR CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE (FORM CNUC)

This Record shall be permanently attached to the
Nuclear Cargo Ship Safety Certificate

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO

1 Particulars of ship

Name of ship ....

Distinctive number or letters ....

Minimum number of persons with required qualifications
to operate the radio installations ....

2 Details of life-saving appliances

1	Total number of persons for which life-saving appliances are provided		
		Port side	Starboard side
2	Total number of lifeboats		....
2.1	Total number of persons accommodated by them		....
2.2	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.6)		....
2.3	Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)		....
2.4	Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)		....
2.5	Other lifeboats		
2.5.1	Number		....
2.5.2	Type		....
2.6	Number of free-fall life-boats		....
2.6.1	Totally enclosed (regulation III/31 and LSA Code, section 4.7)		....
2.6.2	Self-contained (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)		....
2.6.3	Fire-protected (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)		....

3	Number of motor lifeboats included in the total lifeboats shown above	....
3.1	Number of lifeboats fitted with searchlights	....
4	Number of rescue boats	....
4.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	....
5	Liferafts	
5.1	Those for which approved launching appliances are required	
5.1.1	Number of liferafts	....
5.1.2	Number of persons accommodated by them	....
5.2	Those for which approved launching appliances are not required	
5.2.1	Number of liferafts	....
5.2.2	Number of persons accommodated by them	....
5.3	Number of liferafts required by regulation III/31.1.4	....
6	Number of lifebuoys	....
7	Number of lifejackets	
8	Immersion suits	....
8.1	Total number	....
8.2	Number of suits complying with the requirements for lifejackets	....
9	Number of thermal protective aids[1]	....
10	Radio installations used in life-saving appliances	....
10.1	Number of radar transponders	....
10.2	Number of two-way VHF radiotelephone apparatus	....

[1] Excluding those required by the LSA Code, paragraphs 4.1.5.1.24, 4.1.8.31 and 5.1.2.2.13.

3 Details of radio facilities

	Item	Actual provision
1	Primary systems	
1.1	VHF radio installation	
1.1.1	DSC encoder	....
1.1.2	DSC watch receiver	....
1.1.3	Radiotelephony	....
1.2	MF radio installation	
1.2.1	DSC encoder	....
1.2.2	DSC watch receiver	....
1.2.3	Radiotelephony	....
1.3	MF/HF radio installation	
1.3.1	DSC encoder	....
1.3.2	DSC watch receiver	....
1.3.3	Radiotelephony	....
1.3.4	Direct-printing radiotelegraphy	....
1.4	INMARSAT ship earth station	....
2	Secondary means of alerting	
3	Facilities for reception of marine safety information	
3.1	NAVTEX receiver	....
3.2	EGC receiver	....
3.3	HF direct-printing radiotelegraph receiver	....
4	Satellite EPIRB	
4.1	COSPAS-SARSAT	....
4.2	INMARSAT	....
5	VHF EPIRB	....
6	Ship's radar transponder	....

4 Methods used to ensure availability of radio facilities (regulations IV/15.6 and 15.7)

4.1 Duplication of equipment ....

4.2 Shore-based maintenance ....

4.3 At-sea maintenance capability ....

5 Details of navigation systems and equipment

		Actual provision
1.1	Standard magnetic compass*	....
1.2	Spare magnetic compass*	....
1.3	Gyro compass*	....
1.4	Gyro compass heading repeater*	....
1.5	Gyro compass bearing repeater*	....
1.6	Heading or track control system*	....
1.7	Pelorus or compass bearing device*	....
1.8	Means of correcting heading and bearings	....
1.9	Transmitting heading device (THD)*	....
2.1	Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS)**	....
2.2	Back up arrangements for ECDIS	
2.3	Nautical publications	....
2.4	Back up arrangements for electronic nautical publications	....
3.1	Receiver for a global navigation satellite system/terrestrial radio navigation system*,**	....
3.2	9 GHz radar*	....
3.3	Second radar (3 GHz/9 GHz[3])*	....
3.4	Automatic radar plotting aid (ARPA)*	....
3.5	Automatic tracking aid*	....
3.6	Second automatic tracking aid*	....
3.7	Electronic plotting aid*	....
4	Automatic identification system (AIS)	....
5.1	Voyage data recorder (VDR)**	....
5.2	Simplified voyage data recorder (S-VDR)**	....
6.1	Speed and distance measuring device (through the water)*	....
6.2	Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction)*	....
6.3	Echo sounding device*	....
7.1	Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator*	
7.2	Rate of turn indicator*	....
8	Sound reception system*	....
9	Telephone to emergency steering position*	
10	Daylight signalling lamp*	....
11	Radar reflector*	....
12	International Code of Signals	....
13	IAMSAR Manual, Volume III	

* Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means, they shall be specified.

** Delete as appropriate.

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at ....

(Place of issue of the Record)

....

(Date of issue)   *(Signature of duly authorized official issuing the Record)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)"

***

RESOLUTION MSC.171(79)
(adopted on 9 December 2004)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") and article VI of the Protocol of 1988 relating to the Convention (hereinafter referred to as "the 1988 SOLAS Protocol") concerning the procedure for amending the 1988 SOLAS Protocol,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-ninth session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the appendix to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2006, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 SOLAS Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, the amendments shall enter into force on 1 July 2006, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 SOLAS Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

APPENDIX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE APPENDIX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Form of Safety Certificate for Passenger Ships

1 In the form of the Passenger Ship Safety Certificate, the following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based: …………………"
(dd/mm/yyyy)

Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships

2 In the form of the Cargo Ship Safety Construction Certificate, the following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based: …………………"
(dd/mm/yyyy)

Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships

3 In the form of the Cargo Ship Safety Equipment Certificate, the following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based: …………………"
(dd/mm/yyyy)

Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E)

4 Existing section 3 is replaced by the following:

"3 **Details of navigational systems and equipment**

Item		Actual provision
1.1	Standard magnetic compass*	....
1.2	Spare magnetic compass*	....
1.3	Gyro compass*	....
1.4	Gyro compass heading repeater*	....
1.5	Gyro compass bearing repeater*	....
1.6	Heading or track control system*	....
1.7	Pelorus or compass bearing device*	....
1.8	Means of correcting heading and bearings	....
1.9	Transmitting heading device (THD)*	....
2.1	Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS)**	....
2.2	Back up arrangements for ECDIS	....
2.3	Nautical publications	....
2.4	Back up arrangements for electronic nautical publications	....
3.1	Receiver for a global navigation satellite system/ terrestrial radionavigation system*, **	....
3.2	9 GHz radar*	....
3.3	Second radar (3 GHz/ 9 GHZ**)*	....
3.4	Automatic radar plotting aid (ARPA)*	....
3.5	Automatic tracking aid*	....
3.6	Second automatic tracking aid*	....
3.7	Electronic plotting aid*	....
4	Automatic identification system (AIS)	....
5.1	Voyage data recorder (VDR)**	....
5.2	Simplified voyage data recorder (S-VDR)**	…………
6.1	Speed and distance measuring device (through the water)*	....
6.2	Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction)*	....
6.3	Echo sounding device*	....

Item		Actual provision
7.1	Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator*	....
7.2	Rate of turn indicator*	....
8	Sound reception system*	....
9	Telephone to emergency steering position*	....
10	Daylight signalling lamp*	....
11	Radar reflector*	....
12	International Code of Signals	....
13	IAMSAR Manual, Volume III	....

* Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means, they shall be specified.

** Delete as appropriate."

Form of Safety Radio Certificate for Cargo Ships

5 In the form of the Cargo Ship Safety Radio Certificate, the following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based: …………………"
(dd/mm/yyyy)

Form of Safety Certificate for Cargo Ships

6 In the form of the Cargo Ship Safety Certificate, the following new section is inserted between the section commencing with the words "This certificate is valid until" and the section commencing with the words "Issued at":

"Completion date of the survey on which this certificate is based: …………………"
(dd/mm/yyyy)

Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form C)

7 In the Record of Equipment, item 5 is replaced by the following:

"5.1 Voyage data recorder (VDR);

5.2 Simplified voyage data recorder (S-VDR)[3]",

and a new item 14 is inserted after the existing item 13, as follows:

"14 IAMSAR Manual, Volume III."

***

ΜΕΡΟΣ Β΄
ΚΕΙΜΕΝΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ MSC 170(79)
(υιοθετήθηκε την 9η Δεκεμβρίου 2004)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, ΟΠΩΣ ΕΧΕΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

ΕΝΘΥΜΟΥΜΕΝΗ το άρθρο 28(β) της Σύμβασης για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό σχετικά με τα καθήκοντα της Επιτροπής,

ΕΝΘΥΜΟΥΜΕΝΗ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ το άρθρο VIII(β) της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα (SOLAS), 1974 (εφεξής αναφερόμενη ως " η Σύμβαση") σχετικά με την ισχύουσα διαδικασία τροποποίησης του Παραρτήματος της Σύμβασης, εκτός των διατάξεων του Κεφαλαίου 1 αυτού,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ κατά την εβδομηκοστή ένατη σύνοδό της, τις τροποποιήσεις στην Σύμβαση που έχουν προταθεί και κοινοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(ι) αυτής,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο (VIII)(β)(iv) της Σύμβασης, τροποποιήσεις στην Σύμβαση, το κείμενο των οποίων δίδεται στο Παράρτημα της παρούσας απόφασης.

2. ΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(vi)(2)(ββ) της Σύμβασης, ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έγιναν αποδεκτές την 1η Ιανουαρίου 2006, εκτός αν, πριν από αυτή την ημερομηνία, περισσότερες του ενός τρίτου των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων στην Σύμβαση ή των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων ο συνδυασμένος εμπορικός στόλος των οποίων αποτελεί όχι λιγότερο του 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει τις αντιρρήσεις τους στις τροποποιήσεις.

3. ΚΑΛΕΙ τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στην SOLAS να σημειώσουν ότι, σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(vii)(2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2006 κατά την αποδοχή τους σύμφωνα με την παράγραφο 2 πιο κάτω.

4. ΖΗΤΕΙ από τον Γενικό Γραμματέα, σε συμμόρφωση με το άρθρο VIII(β)(v) της Σύμβασης, να διαβιβάσει πιστοποιημένα αντίγραφα της παρούσας απόφασης και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχονται στο Παράρτημα σ' όλες τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στην Σύμβαση.

5. ΖΗΤΕΙ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ από τον Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα αυτής της απόφασης και του Παραρτήματός της στα Μέλη του Οργανισμού, που δεν είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στην Σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, ΟΠΩΣ ΕΧΕΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II-1

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Κανονισμός 2 – Ορισμοί.

1. Μετά την υφιστάμενη παράγραφο 13, προστίθεται η εξής νέα παράγραφος 14:

«14. Φορτηγό πλοίο χύδην σημαίνει φορτηγό πλοίο χύδην όπως ορίζεται στον Κανονισμό XII/1.1».

Κανονισμός 18 – Κατασκευή και αρχικές δοκιμές υδατοστεγών θυρών, παραφωτίδων κ.λ.π. σε επιβατηγά πλοία και φορτηγά πλοία.

2. Η παράγραφος 2 του κανονισμού αντικαθίσταται από την εξής:

«2. Σε επιβατηγά πλοία και φορτηγά πλοία οι υδατοστεγείς θύρες θα υποβάλλονται σε δοκιμή με πίεση ύδατος σε ύψος μέχρι το κατάστρωμα διαφράγματος ή το κατάστρωμα εξάλων αντίστοιχα. Όπου δεν διεξάγεται δοκιμή μεμονωμένων θυρών λόγω πιθανής ζημίας στην μόνωση ή σε εξωτερικά στοιχεία εξοπλισμού, η δοκιμή των μεμονωμένων θυρών μπορεί να αντικαθίσταται από πρωτότυπη δοκιμή πίεσης κάθε τύπου και μεγέθους με δοκιμή πίεσης που αντιστοιχεί τουλάχιστον στο ύψος που απαιτείται για την θέση που προορίζεται. Η πρωτότυπη δοκιμή θα διεξάγεται πριν τοποθετηθεί η θύρα. Η μέθοδος και διαδικασία εγκατάστασης για την τοποθέτηση της θύρας επί του πλοίου θα αντιστοιχεί σ' εκείνη της πρωτότυπης δοκιμής. Όταν τοποθετηθεί επί του πλοίου, κάθε θύρα θα ελέγχεται για κατάλληλη έδραση μεταξύ του διαφράγματος, του πλαισίου και της θύρας.

Κανονισμός 45 – Προφυλάξεις από ηλεκτροπληξία, φωτιά και άλλους κινδύνους που προκύπτουν από διαρροή ρεύματος.

3. Μετά την επικεφαλίδα, προστίθενται οι εξής λέξεις:

«(Οι παράγραφοι 10 και 11 αυτού του κανονισμού ισχύουν για πλοία που κατασκευάζονται την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2007)».

4. Η υφιστάμενη παράγραφος 10 αντικαθίσταται από την εξής:

«Ηλεκτρολογικός εξοπλισμός δεν θα εγκαθίσταται σε οποιοδήποτε χώρο όπου υπάρχει πιθανότητα συγκέντρωσης εύφλεκτων μιγμάτων π.χ. σε διαμερίσματα που κυρίως έχουν διατεθεί σε μπαταρίες – συσσωρευτές, σε αποθήκες φύλαξης χρωμάτων, σε αποθήκες ακετυλενίου ή ανάλογους χώρους, εκτός αν η διοίκηση ικανοποιείται ότι αυτός ο εξοπλισμός είναι:

.1 ουσιώδης για λειτουργικούς λόγους
.2 τύπου που δεν θα αναφλέξει το εν λόγω μίγμα
.3 κατάλληλος για τον εν λόγω χώρο και
.4 κατάλληλα πιστοποιημένος για ασφαλή χρήση στις σκόνες, ατμούς ή αέρια που είναι πιθανόν να συναντήσει».

5. Η εξής νέα παράγραφος 11 προστίθεται μετά την παράγραφο 10, όπως έχει τροποποιηθεί:

«11. Στα δεξαμενόπλοια, ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός, τα καλώδια και οι εγκαταστάσεις καλωδίων δεν θα τοποθετούνται σε επικίνδυνα σημεία εκτός αν συμμορφώνονται με πρότυπα όχι κατώτερα από εκείνα που είναι αποδεκτά στον Οργανισμό(*[1]). Ωστόσο, για σημεία που δεν καλύπτονται από αυτά τα πρότυπα, ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός τα καλώδια και οι εγκαταστάσεις καλωδίων που δεν συμμορφώνονται με τα πρότυπα μπορούν να τοποθετούνται σε επικίνδυνα σημεία με βάση εκτίμηση κινδύνου προς ικανοποίηση της Αρχής, για να διασφαλίζεται ότι εξασφαλίζεται ισοδύναμο επίπεδο ασφάλεια».

* Αναφερθείτε στα πρότυπα που έχουν δημοσιευθεί από την Διεθνή Ηλεκτροτεχνική Επιτροπή IEC 600 92 – 502:1999 "Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις σε πλοία - δεξαμενόπλοια".

6. Η υφιστάμενη παράγραφο 11 επαναριθμείται ως παράγραφος 12.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III
ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ

Κανονισμός 31 – Σωστικά σκάφη και λέμβοι διάσωσης.

7. Η εξής νέα παράγραφος 1.8 προστίθεται μετά την υφιστάμενη παράγραφο 1.7:

«1.8 Παρά τις απαιτήσεις της παραγράφου 1.1, τα φορτηγά χύδην φορτίου όπως ορίζονται στον κανονισμό IX/1.6 που κατασκευάζονται την ή μετά την 1η Ιουλίου 2006 θα συμμορφούνται με τις απαιτήσεις της παραγράφου 1.2».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Κανονισμός 19 – Απαιτήσεις εφοδιασμού για συστήματα και εξοπλισμό ναυσιπλοΐας επί του πλοίου.

8. Στην παράγραφο 2.5 το υφιστάμενο κείμενο της υποπαραγράφου .1 αντικαθίσταται από το εξής:

«.1 Γυροσκοπική πυξίδα ή άλλα μέσα για να ορίζουν και να δεικνύουν την κατεύθυνσή τους με μη-μαγνητικά μέσα φερόμενα επί του πλοίου, που θα είναι ευκρινώς αναγνώσιμα από τον πηδαλιούχο στην κύρια θέση πηδαλιουχίας. Αυτά τα μέσα θα μεταδίδουν επίσης πληροφορίες κατεύθυνσης για τροφοδότηση στον εξοπλισμό που αναφέρεται στις παραγράφους 2.3.2, 2.4 και 2.5.5».

Κανονισμός 20 – Συσκευές καταγραφής δεδομένων ταξιδίου (VDR).

9. Η εξής νέα παράγραφος 2 προστίθεται μετά την υφιστάμενη παράγραφο 1:

«2. Για να βοηθούν στις έρευνες για ναυτικά ατυχήματα, τα φορτηγά πλοία, όταν εκτελούν διεθνείς πλόες, θα εφοδιάζονται με VDR που μπορεί να είναι απλοποιημένος καταγραφέας δεδομένων ταξιδίου (S-VDR)(*) [2]ως εξής:

.1 για φορτηγά πλοία 20.000 ο.χ. και άνω που κατασκευάσθηκαν πριν την 1η Ιουλίου 2002, στον πρώτο προγραμματισμένο δεξαμενισμό μετά την 1η Ιουλίου 2006 αλλά όχι αργότερα από την 1η Ιουλίου 2009,

.2 για φορτηγά πλοία 3.000 ο.χ. και άνω αλλά λιγότερο των 20.000 κ.ο.χ. που κατασκευάσθηκαν πριν την 1η Ιουλίου 2002, στον πρώτο προγραμματισμένο δεξαμενισμό μετά την 1η Ιουλίου 2007 αλλά όχι αργότερα από την 1η Ιουλίου 2010 και

.3 οι Αρχές μπορεί να απαλλάσσουν φορτηγά πλοία από την εφαρμογή των απαιτήσεων των υποπαραγράφων .1 και .2 όταν αυτά τα πλοία αποσύρονται μόνιμα από την ενεργό δράση σε διάστημα δύο ετών μετά την ημερομηνία εφαρμογής που ορίζεται στις υποπαραγράφους .1 και .2 ανωτέρω».

10. Η υφιστάμενη παράγραφος 2 επαναριθμείται ως παράγραφος 3.

Κανονισμός 21 – Διεθνής Κώδικας Σημάτων

11 Ο τίτλος του κανονισμού αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"Διεθνής Κώδικας σημάτων και εγχειρίδιο IAMSAR"

12 Η υπάρχουσα παράγραφος αριθμείται ως παράγραφος 1.

(*) Αναφέρετε στην Απόφαση MSC 163(78) "Πρότυπα απόδοσης για απλοποιημένους καταγραφείς δεδομένων ταξιδίου επί πλοίων"

13 Προστίθεται νέα παράγραφος 2 ως ακολούθως:

"2 Όλα τα πλοία θα είναι εφοδιασμένα με ενημερωμένο αντίγραφο του τόμου III του εγχειριδίου για την Διεθνή αεροναυτική και ναυτιλιακή έρευνα και διάσωση".

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Κανονισμός 10 – Απαιτήσεις για χημικά δεξαμενόπλοια

11. Η ακόλουθη πρόταση διαγράφεται από την παράγραφο 1 του κανονισμού:

«Για τους σκοπούς αυτού του κανονισμού, οι απαιτήσεις του Κώδικα θα αντιμετωπίζονται ως υποχρεωτικές».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XII
ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ
ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

12. Το υφιστάμενο κείμενο του Κεφαλαίου XII αντικαθίσταται από το εξής:

Κανονισμός 1

Ορισμοί

Για τους σκοπούς αυτού του Κεφαλαίου:

1. Πλοίο χύδην φορτίου σημαίνει πλοίο που προορίζεται κυρίως για την μεταφορά ξηρού φορτίου χύδην, περιλαμβανομένων τύπων όπως μεταφοράς μεταλλευμάτων και συνδυασμένου φορτίου(*).

2. Πλοίο χύδην φορτίου κατασκευής μονού πλευρικού περιβλήματος σημαίνει πλοίο χύδην φορτίου όπως ορίζεται στην παράγραφο 1, στην οποία:

.1 οποιοδήποτε τμήμα κύτους φορτίου ορίζεται το πλευρικό κέλυφος ή

.2 όπου ένα ή περισσότερα κύτη φορτίου ορίζονται από διπλό πλευρικό περίβλημα το πλάτος του οποίου είναι μικρότερο των 760 mm σε πλοία φορτίου χύδην που κατασκευάσθηκαν πριν από την 1η Ιανουαρίου 2000 και μικρότερο των 1.000 mm σε πλοία χύδην φορτίου που κατασκευάσθηκαν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2000 αλλά πριν την 1η Ιουλίου 2006. Η απόσταση μετράται κάθετα στο πλευρικό κέλυφος.

Αυτά τα πλοία περιλαμβάνουν πλοία μεταφοράς συνδυασμένου φορτίου στα οποία οποιοδήποτε τμήμα κύτους φορτίου ορίζεται από το πλευρικό κέλυφος.

3. Πλοίο χύδην φορτίου κατασκευής διπλού πλευρικού περιβλήματος σημαίνει πλοίο χύδην φορτίου όπως ορίζεται στην παράγραφο 1, στο οποίο όλα τα κύτη φορτίου ορίζονται από διπλό πλευρικό περίβλημα, εκτός εκείνων όπως ορίζονται στην παράγραφο 2.2.

4. Διπλό πλευρικό περίβλημα σημαίνει διάταξη όπου

(*) Γίνεται αναφορά σε:

.1 Για πλοία που κατασκευάζονται πριν την 1η Ιουλίου 2006, απόφαση 6, ερμηνεία του ορισμού "πλοίο χύδην φορτίου" όπως δίδεται στο Κεφάλαιο IX της SOLAS 1974, όπως τροποποιήθηκε το 1994 και υιοθετήθηκε από την Συνδιάσκεψη SOLAS 1997.

.2 Η ερμηνεία των διατάξεων SOLAS Κεφάλαιο XII σχετικά με Πρόσθετα Μέτρα Ασφαλείας για πλοία φορτίου χύδην, που υιοθετήθηκε από την Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας του Οργανισμού με την Απόφαση MSC 79(70).

.3 Οι διατάξεις εφαρμογής του Παραρτήματος 1 στην ερμηνεία των διατάξεων SOLAS Κεφάλαιο XII για Πρόσθετα Μέτρα Ασφαλείας για πλοία χύδην φορτίου, που υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας του Οργανισμού με την Απόφαση MSC 89(71).

κάθε πλευρά του πλοίου κατασκευάζεται από το πλευρικό κέλυφος και διαμήκες διάφραγμα που συνδέει τα διπύθμενα και το κατάστρωμα. Πλευρικές δεξαμενές βυθοκόρου και δεξαμενές εξάλων μπορεί, όπου υπάρχουν, να αποτελούν αναπόσπαστα μέρη της διάταξης διπλού πλευρικού περιβλήματος.

5. Μήκος πλοίου χύδην φορτίου σημαίνει το μήκος όπως ορίζεται στην ισχύουσα Διεθνή Σύμβαση περί Εμφόρτου Ίσαλου.

6. Στερεό φορτίο χύδην σημαίνει οποιοδήποτε υλικό, εκτός υγρού ή αερίου, που αποτελείται από συνδυασμό σωματιδίων, κόκκων ή άλλων οποιωνδήποτε μεγαλύτερων τμημάτων υλικού, γενικά ομοιογενών σε σύνθεση, που φορτώνεται απευθείας στους χώρους φορτίου πλοίου χωρίς οποιαδήποτε μορφή περιορισμού.

7. Πρότυπα αντοχής διαφράγματος και διπύθμενων φορτηγού πλοίου χύδην σημαίνει "Πρότυπα για την εκτίμηση των διαστάσεων του εγκάρσιου υδατοστεγούς διαφράγματος με αυλακωτά ελάσματα μεταξύ των δύο ακροπρωραίων κυτών φορτίου και για την εκτίμηση της επιτρεπόμενης φόρτωσης κύτους του ακροπρωραίου κύτους φορτίου" που υιοθετήθηκε με την απόφαση 4 της Διάσκεψης Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων στην Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα, 1974 στις 27 Νοεμβρίου 1997, όπως μπορεί να τροποποιείται από τον Οργανισμό, με την προϋπόθεση ότι αυτές οι τροποποιήσεις υιοθετούνται, τίθενται σε ισχύ και εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου VIII της παρούσας Σύμβασης σχετικά με τις διαδικασίες τροποποίησης που ισχύουν στο Παράρτημα, εκτός του κεφαλαίου Ι.

8. Πλοία χύδην φορτίου που έχουν κατασκευασθεί σημαίνει πλοία χύδην φορτίου των οποίων οι τρόπιδες έχουν τεθεί ή τα οποία βρίσκονται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής.

9. Παρόμοιο στάδιο κατασκευής σημαίνει το στάδιο κατά το οποίο:

.1 ξεκινά η κατασκευή που είναι ταυτόσημη με συγκεκριμένο πλοίο.

.2 η συναρμολόγηση αυτού του πλοίου έχει ξεκινήσει περιλαμβανομένων τουλάχιστον 50 τόννων ή τνός τοις εκατό της εκτιμώμενης μάζας όλου του δομικού υλικού, όποιο από τα δύο είναι λιγότερο.

10. Πλάτος ενός πλοίου φορτίου χύδην φορτίου σημαίνει το πλάτος όπως ορίζεται στην Διεθνή Σύμβαση Περί Εμφόρτου Ισάλου που ισχύει.

Κανονισμός 2
Εφαρμογή

Τα πλοία χύδην φορτίου θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις αυτού του κεφαλαίου επιπρόσθετα στις απαιτήσεις που ισχύουν στ άλλα κεφάλαια.

Κανονισμός 3
Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

Τα πλοία χύδην φορτίου που έχουν κατασκευασθεί πριν την 1η Ιουλίου 1999 και στα οποία εφαρμόζονται οι κανονισμοί 4 ή 6 θα συμμορφώνονται με τις διατάξεις αυτών των κανονισμών σύμφωνα με το εξής χρονοδιάγραμμα, σχετικά με το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων που απαιτείται από τον κανονισμό ΧΙ-1/2:

.1 Πλοία φορτίου χύδην που έχουν ηλικία 20 ετών και άνω την 1η Ιουλίου 1999, μέχρι την ημερομηνία της πρώτης ενδιάμεσης επιθεώρησης ή της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης μετά την 1η Ιουλίου 1999, όποια από τις δύο συμβεί πρώτη.

.2 Πλοία φορτίου χύδην, που έχουν ηλικία 15 ετών κι άνω αλλά λιγότερο από 20 έτη την 1η Ιουλίου 1999, μέχρι την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης μετά την 1η Ιουλίου 1999 αλλά όχι αργότερα από την 1η Ιουλίου 2002 και

.3 Πλοία φορτίου χύδην που έχουν ηλικία μικρότερη των 15 ετών την 1η Ιουλίου 1999, μέχρι την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης μετά την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο κλείνει τα 15 έτη ηλικίας, αλλά όχι αργότερα από την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο κλείνει τα 17 έτη.

Κανονισμός 4
Απαιτήσεις ζημίας ευστάθειας που ισχύουν
για πλοία χύδην φορτίου

1. Πλοία φορτίου χύδην μήκους 150 m και άνω κατασκευής μονού πλευρικού περιβλήματος που έχουν σχεδιασθεί για την μεταφορά στερεού φορτίου χύδην με πυκνότητα 1.000 kg/m^3 και άνω και που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1^η Ιουλίου 1999, όταν φορτώνονται μέχρι την θερινή ίσαλο, θα μπορούν να αντέχουν κατάκλυση οποιουδήποτε κύτους φορτίου σε όλες τις συνθήκες φόρτωσης κι να παραμένουν επιπλέοντα σε ικανοποιητική κατάσταση ισορροπίας, όπως ορίζεται στην παράγραφο 4.

2. Πλοία φορτίου χύδην μήκους 150 m και άνω κατασκευής διπλού πλευρικού περιβλήματος στα οποία οποιοδήποτε μέρος του διαμήκους διαφράγματος βρίσκεται στο B/5 ή 11.5 m όποιο είναι μικρότερο, εσωτερικά από την πλευρά του πλοίου σε ορθή γωνία στην κεντρική γραμμή στην οριζόμενη θερινή ίσαλο, που έχουν σχεδιασθεί να μεταφέρουν στερεά φορτία χύδην με πυκνότητα 1.000 kg/m^3 και άνω και που θα κατασκευασθούν την ή μετά την 1η Ιουλίου 2006, όταν φορτώνονται μέχρι την θερινή ίσαλο, θα μπορούν να αντέχουν κατάκλυση οποιουδήποτε κύτους φορτίου σ' όλες τις συνθήκες φόρτωσης και θα παραμένουν επιπλέοντα σε ικανοποιητική κατάσταση ισορροπίας, όπως ορίζεται στην παράγραφο 4.

3. Πλοία φορτίου χύδην μήκους 150 m και άνω κατασκευής μονού πλευρικού περιβλήματος που μεταφέρουν στερεά φορτία χύδην με πυκνότητα 1.780 kg/m^3 και άνω και που κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 1999, όταν φορτώνονται μέχρι την θερινή ίσαλο, θα μπορούν να αντέχουν κατάκλυση του ακροπρωραίου κύτους φορτίου σ' όλες τις συνθήκες φόρτωσης και θα παραμένουν επιπλέοντα σε ικανοποιητική κατάσταση ισορροπίας όπως ορίζεται στην παράγραφο 4. Σ' αυτή την απαίτηση θα υπάρχει συμμόρφωση σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής που ορίζεται στον κανονισμό 3.

4. Υποκείμενη στις διατάξεις της παραγράφου 7, η προϋπόθεση της ισορροπίας μετά την κατάκλυση θα ικανοποιεί τον όρο της ισορροπίας που ορίζεται στο παράρτημα στην απόφαση Α. 320(IX) - Κανονισμός ισοδύναμος με τον κανονισμό 27 της Διεθνούς Σύμβασης Περί Εμφορτου Ισάλου, 1966 όπως έχει τροποποιηθεί με την απόφαση Α. 514(13). Η υποτιθέμενη κατάκλυση χρειάζεται να λάβει υπόψη μόνο την κατάκλυση του χώρου κύτους φορτίου στο επίπεδο ύδατος στο εξωτερικό μέρος του πλοίου σ' αυτή την κατάσταση κατάκλυσης.

Η διαπερατότητα έμφορτου κύτους θα θεωρείται ως 0.9 και η διαπερατότητα κενού κύτους θα θεωρείται ως 0.95, εκτός αν υποτεθεί διαπερατότητα αναφής με συγκεκριμένο φορτίο για τον όγκο κατακλυσμένου κύτους που περιέχει φορτίο και υποτεθεί διαπερατότητα 0.95 για τον υπόλοιπο κενό όγκο του κύτους.

5. Τα φορτηγά πλοία χύδην που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιουλίου 199, με μειωμένα έξαλα σύμφωνα με τον κανονισμό 27(7) της Διεθνούς Σύμβασης Εμφορτου Ισάλου 1966, όπως υιοθετήθηκε την 5η Απριλίου 1966, μπορούν να θεωρούνται ότι συμμορφώνονται με την παράγραφο 3 αυτού του κανονισμού.

6. Πλοία φορτίου χύδην με μειωμένα έξαλα σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (8) του κανονισμού που είναι ισοδύναμος με τον κανονισμό 27 της Διεθνούς Σύμβασης Εμφόρτου Ισάλου, 1966, και που υιοθετήθηκε με την απόφαση Α. 320(IX) όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση Α. 514(13), μπορώ να θεωρούνται ότι συμμορφώνονται με τις παραγράφους 1 ή 2 ανάλογα.

7. Σε πλοία χύδην φορτίου με μειωμένα έξαλα σε συμμόρφωση με τις διατάξεις του κανονισμού 27(8) του Παραρτήματος Β του Πρωτοκόλλου 1988 σχετικά με την Διεθνή Σύμβαση Περί Εμφόρτου Ισάλου 1966, η κατάσταση ισορροπίας μετά την κατάκλυση θα ικανοποιεί τις σχετικές διατάξεις αυτού του Πρωτοκόλλου.

Κανονισμός 5
Δοκιμή αντοχής πλοίων χύδην φορτίου

1. Πλοία φορτίου χύδην μήκους 150 m και άνω κατασκευής για την μεταφορά στερεών φορτίων χύδην με πυκνότητα 1.000 kg/m^3 και άνω που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1η Ιουλίου 1999, θα έχουν επαρκή αντοχή για να αντέχουν την κατάκλυση οποιουδήποτε κύτους φορτίου μέχρι το επίπεδο ύδατος στο εξωτερικό του πλοίου σ' αυτή την κατάσταση κατάκλυσης σ' όλες τις συνθήκες φόρτωσης και έρματος λαμβάνοντας επίσης υπόψη τις επιπτώσεις δυναμικής που απορρέουν από την παρουσία ύδατος στο κύτος και λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό (*).

2. Πλοία φορτίου χύδην μήκους 150 m και άνω κατασκευής διπλού πλευρικού περιβλήματος, στα οποία οποιοδήποτε τμήμα διαμήκους διαφράγματος βρίσκεται στο Β/% ή στα 11,5 m όποιο από τα δύο είναι μικρότερο, εσωτερικά από την πλευτά του πλοίου σε ορθή γωνία στην κεντρική γραμμή στην οριζόμενη θερινή ίσαλο, που έχουν σχεδιασθεί να μεταφέρουν χύδην φορτία με πυκνότητα 1.000 kg/m^3 και άνω και που κατασκευάζονται την ή μετά την 1η Ιουλίου 2006, θα συμμορφώνονται με τις διατάξεις δοκιμής αντοχής της παραγράφου 1.

Κανονισμός 6
Δοκιμές και άλλες απαιτήσεις για πλοία φορτίου χύδην

1. Πλοία χύδην φορτίου μήκους 150 m και άνω κατασκευής μονού πλευρικού περιβλήματος που μεταφέρουν στερεά χύδην φορτία με πυκνότητα 1.780 kg/m^3 και άνω, που έχουν κατασκευασθεί πριν την 1η Ιουλίου 1999, θα συμμορφώνονται με τις εξής απαιτήσεις σύμφωνα με το χρονοδιάγραααμμα εφαρμογής που ορίζεται στον κανονισμό 3:

(*) Αναφερθείτε στην απόφαση 3, "Σύσταση σχετικά με την συμμόρφωση με τον κανονισμό SOLAS XII/5 που υιοθετήθηκε από την Συνδιάσκεψη SOLAS 1997".

.1 Το εγκάρσιο υδατοστεγές διάφραγμα μεταξύ των δύο ακροπρωραίων κυτών φορτίου και των διπύθμενων του ακροπρωραίου κύτους φορτίου θα έχει επαρκή αντοχή για να αντέχει την κατάκλυση του ακροπρωραίου κύτους φορτίου, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τις επιπτώσεις δυναμικής που απορρέουν από την παρουσία ύδατος στο κύτος, σε συμμόρφωση με τα πρότυπα αντοχής διαφράγματος και διπύθμενων πλοίων φορτίου χύδην. Για τους σκοπούς αυτού του Κανονισμού τα πρότυπα αντοχής διαφράγματος και διπύθμενων πλοίων χύδην φορτίου θα αντιμετωπίζονται ως υποχρεωτικά.

.2 Εξετάζοντας την ανάγκη για και τον βαθμό ενίσχυσης του εγκάρσιου υδατοστεγούς διαφράγματος ή των διπύθμενων για να πληρούν τις απαιτήσεις της 1.1, μπορούν να ληφθούν υπόψη οι εξής περιορισμοί:

.1 περιορισμοί στην κατανομή του ολικού βάρους φορτίου μεταξύ των κυρών και

.2 περιορισμοί στο μέγιστο νεκρό βάρος.

.3 Για πλοία φορτίου χύδην που χρησιμοποιούν είτε ένα είτε και τους δύο περιορισμούς που προβλέπονται στην 1.2.1 και 1.2.2 πιο πάνω για τους σκοπούς ικανοποίησης των απαιτήσεων της 1.1, θα υπάρχει συμμόρφωση μ' αυτούς τους περιορισμούς όποτε μεταφέρονται στερεά χύδην φορτία με πυκνότητα 1.780 kg/m^3 και άνω.

2. Πλοία φορτίου χύδην μήκους 150 m και άνω που κατασκευάζονται την ή μετά την 1η Ιουλίου 2006, σ' όλες τις περιοχές με κατασκευή διπλού περιβλήματος θα συμμορφώνονται με τις εξής απαιτήσεις:

.1 Οι βασικές δομές ενίσχυσης του διπλού πλευρικού περιβλήματος δεν θα τοποθετούνται μέσα στον χώρο κύτους φορτίου.

.2 Υποκείμενη στις κατωτέρω διατάξεις, απόσταση μεταξύ του εξωτερικού κελύφους και του εσωτερικού κελύφους σ' οποιοδήποτε εγκάρσιο τμήμα δεν θα είναι μικρότερη από 1.000 mm όταν μετράται κάθετα στο πλευρικό περίβλημα. Η κατασκευή διπλού πλευρικού περιβλήματος θα είναι τέτοια που να επιτρέπει την πρόσβαση για επιθεώρηση όπως προβλέπεται στον κανονισμό II-1/3-6 και τις Τεχνικές Διατάξεις που αναφέρονται σ' αυτόν.

.1 Τα διάκενα από κάτω δεν χρειάζεται να διατηρούνται στα εγκάρσια ενισχυτικά ελάσματα, στους άνω και κάτω αγκώνες εγκάρσιων νομέων ή τους αγκώνες των διαμήκων νομέων.

.2 Το ελάχιστο πλάτος ανεμπόδιστης διέλευσης δια του χώρου του διπλού περιβλήματος μέσω εμποδίων όπως σωληνώσεις ή κάθετες κλίμακες δεν θα είναι μικρότερο των 600 mm.

.3 Όπου τα εσωτερικά και/ή εξωτερικά περιβλήματα έχουν εγκάρσιους νομείς, το ελάχιστο διάκενο μεταξύ των εσωτερικών επιφανειών των νομέων δεν θα είναι μικρότερο από 600 mm.

.4 Όπου το εσωτερικό και εξωτερικό περίβλημα έχουν διαμήκες νομείς, το ελάχιστο διάκενο μεταξύ των εσωτερικών επιφανειών των νομέων δεν θα είναι μικρότερο από 800 mm. Στο εξωτερικό περίβλημα του παράλληλου μέρους του μήκους κύτους φορτίου, αυτό το διάκενο μπορεί να μειώνεται όπου απαιτείται από τον κατασκευαστικό σχεδιασμό, αλλά, σε καμία περίπτωση δεν θα είναι μικρότερο από 600 mm.

.5 Το ελάχιστο διάκενο που αναφέρεται πιο κάτω θα είναι η μικρότερη απόσταση που μετράται μεταξύ υποτιθέμενων γραμμών που συνδέουν τις εσωτερικές

επιφάνειες των νομέων με τα εσωτερικά και εξωτερικά περιβλήματα.

.3 Οι χώροι διπλού πλευρικού περιβλήματος και οι δεξαμενές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για έρμα θαλασσίου ύδατος σε πλοία φορτίου χύδην μήκους 150 m και άνω που κατασκευάζονται την ή μετά την 1η Ιουλίου 2006 θα επενδύονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού ΙΙ-1/3-2 και θα έχουν επίσης ως βάση τα πρότυπα Απόδοσης για επενδύσεις(*) που πρόκειται να υιοθετηθούν από τον Οργανισμό.

.4 Οι χώροι διπλών πλευρικών περιβλημάτων, με την εξαίρεση των πλευρικών δεξαμενών εξάλων, αν υπάρχουν, δεν θα χρησιμοποιούνται για την μεταφορά φορτίου.

.5 Σε πλοία φορτίου χύδην μήκους 150 m και άνω, που μεταφέρουν στερεά φορτία χύδην με πυκνότητα 1.000 kg/m^3 και άνω, που κατασκευάζονται την ή μετά την 1η Ιουλίου 2006:

.1 η κατασκευή των κυτών φορτίου θα είναι τέτοια που να μπορούν να φορτώνονται όλα τα προβλεπόμενα φορτία και να εκφορτώνονται με πρότυπο εξοπλισμό φόρτωσης / εκφόρτωσης και διαδικασίες χωρίς ζημία που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της κατασκευής,

.2 θα εξασφαλίζεται αποτελεσματική συνέχεια μεταξύ της κατασκευής του πλευρικού κελύφους και της κατασκευής του υπόλοιπου κελύφους και

.3 η κατασκευή των χώρων φορτίου θα είναι τέτοια ώστε μία βλάβη ενός ενισχυτικού κατασκευαστικού μέλους δεν θα οδηγεί σε άμεση επακόλουθη βλάβη άλλων κατασκευαστικών στοιχείων που πιθανόν να οδηγήσουν στην κατάρρευση ολόκληρων των ενισχυμένων φύλλων.

Κανονισμός 7

Επιθεώρηση και συντήρηση πλοίων χύδην φορτίου

1. Πλοία φορτίου χύδην μήκους 150 m και άνω κατασκευής μονού πλευρικού περιβλήματος που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιουλίου 1999, ηλικίας 10 ετών και άνω δεν θα μεταφέρουν στερεά φορτία χύδην με πυκνότητα 1.780 kg/m^3 και άνω εκτός αν έχουν υποβληθεί με επιτυχία, είτε σε:

.1 περιοδική επιθεώρηση, σύμφωνα με το ενισχυμένο πρόγραμμα ελέγχων στην διάρκεια επιθεωρήσεων που απαιτούνται από τον κανονισμό XI-1/2 ή

.2 επιθεώρηση όλων των κυτών φορτίου στον ίδιο βαθμό όπως απαιτείται για περιοδικές επιθεωρήσεις στο ενισχυμένο πρόγραμμα ελέγχων στην διάρκεια επιθεωρήσεων που απαιτούνται από τον κανονισμό XI-1/2.

2. Πλοία χύδην φορτίου θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις συντήρησης στον Κανονισμό ΙΙ-1/3-1 και τα Πρότυπα Ιδιοκτητών για Επιθεώρηση και Συντήρηση καλυμμάτων στομίων πλοίων χύδην φορτίου, που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την απόφαση MSC 169(79) όπως μπορεί να τροποποιηθεί από τον Οργανισμό, με την προϋπόθεση ότι αυτές οι τροποποιήσεις υιοθετούνται, τίθενται σε ισχύ και εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου VIII της παρούσας Σύμβασης σχετικά με τις διαδικασίες τροποποίησης που ισχύουν για το Παράρτημα εκτός αυτών του Κεφαλαίου 1.

Κανονισμός 8

Πληροφορίες για συμμόρφωση με τις απαιτήσεις για πλοία χύδην φορτίου

1. Το φυλλάδιο που απαιτείται από τον Κανονισμό VI/7.2 θα επικυρούται από την Αρχή ή για λογαριασμό της, για να αναφέρει ότι υπάρχει συμμόρφωση με τους κανονισμούς 4, 5, 6 και 7 ανάλογα.

2. Οποιοιδήποτε περιορισμοί επιβάλλονται στην μεταφορά στερεών φορτίου χύδην με πυκνότητα 1.780 kg/m^3 και άνω σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κανονισμών 6 και 14 θα αναγνωρίζονται και καταγράφονται στο φυλλάδιο που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

3. Πλοίο φορτίου χύδην στο οποίο εφαρμόζεται η παράγραφος 2 θα σημαίνεται μόνιμα στο πλευρικό περίβλημα στο μέσον του πλοίου, αριστερά και δεξιά με στέρεο ισόπλευρο τρίγωνο με πλευρές 500 mm και την κορυφή 300 mm κάτω από την γραμμή του καταστρώματος και βαμμένο με χρώμα που θα κάνει αντίθεση μ' εκείνο του σκάφους.

Κανονισμός 9

Απαιτήσεις για πλοία φορτίου χύδην που δεν μπορούν να συμμορφωθούν με τον κανονισμό 4.3 λόγω της σχεδιαστικής διάταξης των κυτών φορτίου τους.

Για πλοία φορτίου χύδην που έχουν κατασκευασθεί πριν την 1η Ιουλίου 1999 στα όρια εφαρμογής του κανονισμού 4.3 και που έχουν κατασκευασθεί με ανεπαρκή αριθμό εγκάρσιων υδατοστεγών διαφραγμάτων για την ικανοποίηση αυτού του κανονισμού, η Αρχή μπορεί να επιτρέπει την αντοχή από την εφαρμογή των κανονισμών 4.3 και 6 με την προϋπόθεση ότι θα συμμορφώνονται με τις εξής απαιτήσεις:

.1 για το ακροπρωραίο κύτος φορτίου, οι έλεγχοι που προβλέπονται για την ετήσια επιθεώρηση στο ενισχυμένο πρόγραμμα ελέγχων στην διάρκεια επιθεωρήσεων που απαιτούνται από τον κανονισμό XI-1/2 θα αντικαθίστανται από τους ελέγχους που ορίζονται σ' αυτόν για την ενδιάμεση επιθεώρηση κυτών φορτίου.

.2 ότι εφοδιάζονται με συναγερμούς υψηλού επιπέδου υδάτων στα φρεάτια υδροσυλλεκτών σ' όλα τα κύτη φορτίου, ή σε σήραγγες μεταβίβασης φορτίου, ανάλογα, δίδοντας ηχητικό και οπτικό συναγερμό στην γέφυρα ναυσιπλοΐας, όπως είναι εγκεκριμένοι από την αρχή ή Οργανισμό που αναγνωρίζεται απ' αυτήν σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού XI-1/1 και

.3 ότι εφοδιάζονται με λεπτομερείς πληροφορίες για συγκεκριμένα σενάρια κατάκλυσης κυτών φορτίου. Αυτές οι πληροφορίες θα συνοδεύονται από λεπτομερείς οδηγίες για ετοιμότητα εκκένωσης σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 8 του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας (ISM) και θα χρησιμοποιούνται ως βάση για εκπαίδευση και ασκήσεις πληρώματος.

Κανονισμός 10

Δήλωση πυκνότητας στερεού φορτίου χύδην

1. Πριν από την φόρτωση φορτίου χύδην σε πλοία φορτίου χύδην μήκους 150 m και άνω, ο φορτωτής θα δηλώνει την πυκνότητα του φορτίου, επιπρόσθετα στην παροχή πληροφοριών φορτίου που απαιτείται με τον κανονισμό VI/2.

(*) Αναφερθείτε στα πρότυπα που είναι αποδεκτά στην Αρχή, μέχρι την στιγμή που τα πρότυπα Απόδοσης για επενδύσεις που πρόκειται να υιοθετηθούν από τον Οργανισμό, καταστούν υποχρεωτικά τροποποιώντας κατάλληλα τις ανωτέρω απαιτήσεις.

2. Για πλοία φορτίου χύδην για τα οποία ισχύει ο κανονισμός 6, εκτός αν αυτά τα πλοία φορτίου χύδην συμμορφούνται μ' όλες τις συναφείς απαιτήσεις αυτού του Κεφαλαίου που ισχύουν για την μεταφορά στερεών χύδην φορτίου με πυκνότητα 1.780 kg/m³ και άνω, για οποιοδήποτε φορτίο δηλώνεται πυκνότητα μεταξύ 1.250 kg/m3 έως 1.780 kg/m³ θα εξακριβώνεται η πυκνότητά του από πιστοποιημένο Οργανισμό(*) δοκιμών.

Κανονισμός 11
Εργαλείο Φόρτωσης

(Εκτός αν προβλ[6]έπεται διαφορετικά, αυτός ο κανονισμός ισχύει για πλοία φορτίου χύδην ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατασκευής τους)

1. Πλοία φορτίου χύδην μήκους 150 m και άνω θα εφοδιάζονται με εργαλείο φόρτωσης ικανό να παρέχει πληροφορίες για τις διατμητικές δυνάμεις των σταθμίδων και τις ροπές κάμψης, λαμβάνοντας υπόψη την σύσταση που έχει υιοθετηθεί από τον Οργανισμό(**).

2. Πλοία φορτίου χύδην μήκους 150 m και άνω που έχουν κατασκευασθεί πριν την 1η Ιουλίου 1999 θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 όχι αργότερα από την ημερομηνία της πρώτης ενδιάμεσης ή περιοδικής επιθεώρησης του πλοίου που θα διεξαχθεί μετά την 1η Ιουλίου 1999.

3. Πλοία χύδην φορτίου μήκους 150 m και άνω που κατασκευάζονται την ή μετά την 1η Ιουλίου 2006 θα εφοδιάζονται με όργανο φόρτωσης ικανό να παρέχει πληροφορίες για την ευστάθεια του πλοίου στην άθικτη κατάσταση. Το λογισμικό του υπολογιστή θα εγκρίνεται για υπολογισμούς ευστάθειας από την Αρχή και θα παρέχεται με πρότυπους όρους για σκοπούς δοκιμών σχετικά με τις πληροφορίες εγκεκριμένης ευστάθειας(***).

Κανονισμός 12
Συναγερμοί εισροής ύδατος σε χώρους κυτών, έρματος και ξηρούς χώρους
(Αυτός ο κανονισμός ισχύει για πλοία φορτίου χύδην ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατασκευής τους)

1. Τα πλοία χύδην φορτίου θα εφοδιάζονται με ανιχνευτές επιπέδου ύδατος.

.1 σε κάθε κύτος φορτίου, δίδοντας ηχητικούς και οπτικούς συναγερμούς, ένας όταν το επίπεδο του ύδατος επάνω από τον εσωτερικό πυθμένα σε οποιοδήποτε κύτος φθάνει σε ύψος 0,5 μέτρου άλλον ένα σε ύψος όχι κατώτερο του 15% του βάθους του κύτους φορτίου αλλά όχι ανώτερο των 2 μέτρων. Σε πλοία φορτίου χύδην για τα οποία ισχύει ο κανονισμός 9.2, χρειάζεται να εγκαθίστανται ανιχνευτές με μόνο τον δεύτερο συναγερμό. Οι ανιχνευτές επιπέδου ύδατος θα εγκαθίστανται στο πρυμναίο άκρο των κυτών φορτίου. Για κύτη φορτίου που χρησιμοποιούνται για έρμα ύδατος, μπορεί να εγκαθίσταται συσκευή συναγερμού υπέρβασης. Οι οπτικοί συναγερμοί θα κάνουν σαφή διάκριση μεταξύ των δύο διαφορετικών επιπέδων που ανιχνεύονται σε κάθε κύτος.

.2 σ' οποιαδήποτε δεξαμενή έρματος μπροστά από το διάφραγμα σύγκρουσης που απαιτείται από τον Κανονισμό ΙΙ-1/11 δίδοντας ηχητικό και οπτικό συναγερμό όταν το υγρό στην δεξαμενή φθάνει σε επίπεδο που δεν υπερβαίνει το 10% της χωρητικότητας της δεξαμενής. Συσκευή συναγερμού υπέρβασης μπορεί να εγκαθίσταται για να ενεργοποιείται όταν η δεξαμενή χρησιμοποιείται και

.3 σ' οποιοδήποτε ξηρό ή κενό χώρο εκτός από το φρεάτιο αλύσου αγκύρας, οποιοδήποτε μέρος του οποίου εκτείνεται μπροστά από το ακροπρωραίο κύτος φορτίου δίδοντας ηχητικό και οπτικό συναγερμό σε επίπεδο ύδατος 0,1 m άνω του καταστρώματος. Αυτοί οι συναγερμοί δεν χρειάζεται να παρέχονται σε κλειστούς χώρους ο όγκος των οποίων δεν υπερβαίνει το 0,1% του μέγιστου όγκου εκτοπίσματος του πλοίου.

2. Ο ηχητικός και οπτικός συναγερμός που ορίζονται στην παράγραφο 1 θα τοποθετούνται στην γέφυρα ναυσιπλοΐας.

3. Τα πλοία φορτίου χύδην που έχουν κατασκευασθεί πριν την 1η Ιουλίου 2004 θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις αυτού του κανονισμού όχι αργότερα από την ημερομηνία της ετήσιας ή ενδιάμεσης επιθεώρησης ανανέωσης του πλοίου που θα διεξαχθεί μετά την 1η Ιουλίου 2004, όποιο συμβεί πρώτο.

Κανονισμός 13
Διαθεσιμότητα συστημάτων άντλησης(*)
(Αυτός ο κανονισμός ισχύει για πλοία χύδην φορτίου ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατασκευής τους)

1. Σε πλοία φορτίου χύδην, τα μέσα για την αποστράγγιση και άντληση των δεξαμενών έρματος μπροστά από το διάφραγμα σύγκρουσης και τους υδροσυλλέκτες των ξηρών χώρων οποιοδήποτε μέρος των οποίων εκτείνεται μπροστά από το ακροπ[7]ρωραίο κύτος φορτίου θα μπορούν να τίθενται σε λειτουργία από κλειστό χώρο με άμεση πρόσβαση, η τοποθέτηση του οποίου είναι σε χώρο προσβάσιμο από την γέφυρα ναυσιπλοΐας ή την θέση ελέγχου μηχανών πρόωσης χωρίς την διάσχιση εκτεθειμένων εξάλων ή καταστρωμάτων υπερκατασκευής. Όπου οι σωλήνες που εξυπηρετούν αυτές τις δεξαμενές ή υδροσυλλέκτες διαπερνούν το διάφραγμα σύγκρουσης, μπορεί να γίνεται αποδεκτή η λειτουργία βαλβίδων με τηλεχειριζόμενους ενεργοποιητές, ως εναλλακτική στον έλεγχο βαλβίδας που ορίζεται στον κανονισμό ΙΙ-1/11.4 με την προϋπόθεση ότι η θέση αυτών των ελέγχων βαλβίδας συμμορφώνεται μ' αυτόν τον κανονισμό.

2. Πλοία φορτίου χύδην που έχουν κατασκευασθεί πριν την 1η Ιουλίου 2004 θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις αυτού του κανονισμού όχι αργότερα από την ημερομηνία της πρώτης ενδιάμεσης επιθεώρησης ή επιθεώρησης ανανέωσης του πλοίου που θα διεξαχθεί μετά την 1η Ιουλίου 1004, αλλά σε καμία περίπτωση αργότερα από την 1η Ιουλίου 2007.

Κανονισμός 14
Περιορισμοί για πλόες με οποιοδήποτε κύτος κενό

Πλοία φορτίου χύδην μήκους 150 m και άνω κατασκευής μονού πλευρικού περιβλήματος, που μεταφέρουν

(*) Κατά την εξακρίβωση της πυκνότητας των στερεών φορτίων χύδην, πρέπει να γίνεται αναφορά στην Ενιαία Μέθοδο Μέτρησης της πυκνότητας χύδην φορτίων (MSC/Εγκ. 908).

(**) Αναφερθείτε στην Σύσταση για εργαλεία φόρτωσης, που υιοθετήθηκε με την απόφαση 5 της Συνδιάσκεψης SOLAS 1997.

(***) Αναφερθείτε στα συναφή μέρη του προσαρτήματος στις οδηγίες για την επί πλοίων χρήση και εφαρμογή υπολογιστών (MSC/Εγκ. 891).

(*) Αναφερθείτε στην ερμηνεία του Κανονισμού SOLAS XII/13 (MSC/Εγκ. 1069).

φορτία με πυκνότητα 1.780 kg/m^3 και άνω, αν δε πληρούν τις απαιτήσεις για την αντοχή στην κατάκλυση οποιουδήποτε κύτους φορτίου όπως ορίζεται στον κανονισμό 5.1 και τα Πρότυπα και κριτήρια για πλευρικές δομές πλοίων χύδην φορτίου κατασκευής μονού πλευρικού περιβλήματος που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση MSC 168(79), όπως μπορεί να τροποποιηθεί από τον Οργανισμό, με την προϋπόθεση ότι αυτές οι τροποποιήσεις υιοθετούνται, τίθενται σε ισχύ και εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου VIII της παρούσας Σύμβασης σχετικά με τις διαδικασίες τροποποίησης που ισχύουν στο Παράρτημα εκτός από το Κεφάλαιο 1, δεν θα διεξάγουν πλου με οποιοδήποτε κύτος φορτωμένο με λιγότερο από το 10% του μέγιστου βάρους φορτίου του κύτους όταν είναι στην κατάσταση πλήρους φόρτωσης, μετά την συμπλήρωση ηλικίας 10 ετών. Η ισχύουσα κατάσταση πλήρους φορτίου γι' αυτόν τον κανονισμό είναι φορτίο ίσο ή μεγαλύτερο του 90% του νεκρού βάρους του πλοίου στα συναφή οριζόμενα έξαλα.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

Έντυπο Πιστοποιητικού Ασφαλείας Επιβατηγών Πλοίων

13 Η ακόλουθη νέα παράγραφος παρεμβάλλεται μεταξύ της παραγράφου που ξεκινάει με τις λέξεις "Το πιστοποιητικό ισχύει μέχρι" και της παραγράφου που ξεκινάει με τις λέξεις "Εκδόθηκε":

"Ημερομηνία ολοκλήρωσης επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το πιστοποιητικό: ...."
(ημέρα/μήνας/έτος)

Έντυπο Πιστοποιητικού Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγών Πλοίων

14 Η ακόλουθη νέα παράγραφος παρεμβάλλεται μεταξύ της παραγράφου που ξεκινάει με τις λέξεις "Το πιστοποιητικό ισχύει μέχρι" και της παραγράφου που ξεκινάει με τις λέξεις "Εκδόθηκε":

"Ημερομηνία ολοκλήρωσης επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το πιστοποιητικό: ...."
(ημέρα/μήνας/έτος)

Έντυπο Πιστοποιητικού Εξοπλισμού Ασφαλείας Φορτηγών Πλοίων

15 Η ακόλουθη νέα παράγραφος παρεμβάλλεται μεταξύ της παραγράφου που ξεκινάει με τις λέξεις "Το πιστοποιητικό ισχύει μέχρι" και της παραγράφου που ξεκινάει με τις λέξεις "Εκδόθηκε":

"Ημερομηνία ολοκλήρωσης επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το πιστοποιητικό:..
(ημέρα/μήνας/έτος)

Αρχείο Εξοπλισμού για το Πιστοποιητικό Εξοπλισμού Ασφαλείας Φορτηγών Πλοίων (Εντυπο Ε)

16 Η υφιστάμενη παράγραφος 3 αντικαθίσταται υπό της ακολούθου:

"3 Λεπτομερή Στοιχεία ναυτιλιακών συστημάτων και εξοπλισμού"

Είδος	Ακριβής Προμήθεια
1.1 Πρότυπη μαγνητική πυξίδα(*)	....
1.2 Εφεδρική μαγνητική πυξίδα(*)	....
1.3 Γυροσκοπική πυξίδα(*)	....
1.4 Επαναλήπτης κατεύθυνσης γυροσκοπικής πυξίδας(*)	....
1.5 Επαναλήπτης διόπτευσης γυροσκοπικής πυξίδας(*)	....
1.6 Σύστημα ελέγχου κατεύθυνσης ή πορείας(*)	....
1.7 Συσκευή διόπτευσης ραδιογωνιομέτρου ή πυξίδας(*)	....
1.8 Μέσα διόρθωσης κατεύθυνσης και διοπτεύσεως	....
1.9 Συσκευή εκπομπής / μετάδοσης κατεύθυνσης (ΤΗΔ)(*)	....
2.1 Ναυτικοί χάρτες / Σύστημα προβολής ηλεκτρονικού χάρτη και πληροφοριών (ECDIS)(**)	....

2.2 Εφεδρικές ρυθμίσεις για ECDIS	....
2.3 Ναυτικές εκδόσεις	....
2.4 Εφεδρικές ρυθμίσεις για ηλεκτρονικές ναυτικές εκδόσεις	....
3.1 Δέκτης παγκοσμίου ναυτιλιακού δορυφορικού συστήματος / επίγειου ραδιοναυτιλιακού συστήματος(**)	....
3.2 9 GHZ ραντάρ(*)	....
3.3 Δεύτερο ραντάρ (3 GHZ / 9 GHZ **)(*)	....
3.4 Βοήθημα αυτόματης υποτύπωσης ραντάρ (ARPA)(*)	....
3.5 Βοήθημα αυτόματου εντοπισμού(*)	....
3.6 Δεύτερο βοήθημα αυτόματου εντοπισμού(*)	....
3.7 Βοήθημα ηλεκτρονικής υποτύπωσης(*)	....
4 Σύστημα αυτόματης αναγνώρισης	....
5.1 Συσκευή καταγραφής δεδομένων πλου (VDR)(**)	....
5.2 Συσκευή καταγραφής απλουστευμένων δεδομένων πλου (S-VDR)(**)	....
6.1 Συσκευή μέτρησης ταχύτητας και απόστασης (μέσω του ύδατος)(*)	....
6.2 Συσκευή μέτρησης ταχύτητας και απόστασης (άνωθεν του εδάφους σε πρωραία και εγκάρσια κατεύθυνση)(*)	....
6.3 Ηχοβολιστική συσκευή(*)	....
7.1 Πηδάλιο, έλικα, ώση, βήμα έλικος και ενδείκτης τρόπου λειτουργίας(*)	....
7.2 Ενδείκτης ταχύτητας στροφής(*)	....
8 Σύστημα ηχητικής λήψης(*)	....
9 Τηλεφωνική συσκευή στην θέση βοηθητικού πηδαλίου(*)	....
10 Φανός σημάτων ημέρας(*)	....
11 Ανακλαστήρας ραντάρ(*)	....
12 Διεθνής Κώδικας Σημάτων	....
13 INMARSAT Εγχειρίδιο, Τόμος III	....

(**) Διαγραφή, αναλόγως.

(*) Εναλλακτικά μέσα πλήρωσης αυτής της απαίτησης είναι επιτρεπτά σύμφωνα με τον κανονισμό V/19. Στην περίπτωση άλλων μέσων, ταύτα θα προσδιορίζονται.

Έντυπο Πιστοποιητικού Ασφαλείας Ασυρμάτου Φορτηγών Πλοίων

17 Η ακόλουθη νέα παράγραφος παρεμβάλλεται μεταξύ της παραγράφου που ξεκινάει με τις λέξεις "Το πιστοποιητικό ισχύει μέχρι" και της παραγράφου που ξεκινάει με τις λέξεις "Εκδόθηκε":

"Ημερομηνία ολοκλήρωσης επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το πιστοποιητικό: ...."
(ημέρα/μήνας/έτος)

Έντυπο Πιστοποιητικού Ασφαλείας Πυρηνικών Επιβατηγών Πλοίων

Το Πιστοποιητικό θα συμπληρώνεται από Αρχείο Εξοπλισμού (Εντυπο PNUC)

(Επίσημη σφραγίδα) (Κράτος)

για ένα[1] / σύντομο διεθνή πλου

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ
ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974 όπως τροποποιήθηκε από του σχετιζομένου Πρωτοκόλλου 1988 αυτής

(όνομα Κράτους)

υπό

(εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμός)

9

[1] *Διαγραφή, αναλόγως*

Στοιχεία πλοίου[2]

Όνομα Πλοίου ....

Διακριτικός Αριθμός ή Γράμματα ....

Λιμήν Νηολόγησης ....

Ολική χωρητικότητη ....

Θαλάσσιες περιοχές στις οποίες το πλοίο είναι πιστοποιημένο να λειτουργεί (κανονισμός IV/2) ....
....

IMO Αριθμός ....

Ημερομηνία τοποθέτησης τρόπιδας ή παρομοίου σταδίου κατασκευής του πλοίου ή όπου εφαρμοστέο, ημερομηνία έναρξης εργασιών μείζονος μετατροπής, μεταβολής ή τροποποίησης ....
....

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

1. Το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού VIII/9 της Σύμβασης.

2. Το πλοίο, όντας πυρηνικό πλοίο, συμμορφούται με όλες τις απαιτήσεις του κεφαλαίου VIII της Σύμβασης και είναι σύμφωνο με την εγκεκριμένη για το πλοίο Αξιολόγηση Ασφαλείας και ότι:

2.1 το πλοίο συμμορφούται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά στην:

.1 δομή, κύρια και βοηθητικά μηχανήματα, λέβητες και άλλα δοχεία πιέσεως, περιλαμβανομένης και της εγκατάστασης πυρηνικής πρόωσης και της προστατευτικής δομής συγκρούσεων

.2 διατάξεις και λεπτομερή στοιχεία υποδιαίρεσης στεγανών διαμερισμάτων

.3 ακόλουθη υποδιαίρεση γραμμών φόρτωσης

Υποδιαίρεση γραμμών φόρτωσης οριζομένων και σημειούμενη στο μέσον αμφοτέρων πλευρών του πλοίου	Έξαλα	Έχει εφαρμογή όταν οι χώροι στους οποίους μεταφέρονται επιβάτες περιλαμβάνουν τους ακόλουθους εναλλακτικούς χώρους
C.1		....
C.2		....
C.3		....

2 Εναλλακτικά, τα στοιχεία του πλοίου μπορούν να τοποθετηθούν σε κουτιά σε οριζόντια διάταξη.

2.2 το πλοίο συμμορφούται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά στην δοκιμή πυροπροστασίας, συστήματα και μέσα πυρασφάλειας και σχέδια ελέγχου πυρκαϊάς.

2.3 το πλοίο συμμορφούται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά στα συστήματα και εξοπλισμό προστασίας ακτινοβολίας.

2.4 τα σωστικά μέσα και εξοπλισμός των σωσιβίων λέμβων, σωσιβίων σχεδιών και λέμβων διάσωσης που παρέχονται είναι σε συμφωνία με τις απαιτήσεις της Σύμβασης.

2.5 το πλοίο είναι εφοδιασμένο με ορμιδοβόλο συσκευή και εγκαταστάσεις ασυρμάτου χρησιμοποιούμενης στα σωστικά μέσα σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης.

2.6 το πλοίο συμμορφούται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά στις εγκαταστάσεις ασυρμάτου.

2.7 η λειτουργία των εγκαταστάσεων ασυρμάτου που χρησιμοποιούνται στα σωστικά μέσα συμμορφούται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης.

2.8 το πλοίο συμμορφούται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά στον ναυτιλιακό εξοπλισμό, μέσα επιβίβασης πλοηγών και ναυτικές εκδόσεις.

2.9 το πλοίο είναι εφοδιασμένο με φανούς, σήματα, μέσα ηχητικών σημάτων και σημάτων κινδύνου σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και τους ισχύοντες Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στην Θάλασσα.

2.10 από όλες τις άλλες απόψεις το πλοίο συμμορφούται με τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης.

Το πιστοποιητικό ισχύει μέχρι ....

"Ημερομηνία ολοκλήρωσης επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το πιστοποιητικό: ...."
(ημέρα/μήνας/έτος)

Εκδόθηκε ....
(τόπος έκδοσης πιστοποιητικού)

....
(Ημερομηνία έκδοσης) (Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξ/χου εκδίδοντας το πιστοποιητικό)

(Σφραγίδα ή χαρτόσημο εκδίδουσας αρχής, αναλόγως)

19 Το ακόλουθο Αρχείο Εξοπλισμού για το Πιστοποιητικό Ασφαλείας Πυρηνικού Επιβατηγού Πλοίου προστίθεται μετά το έντυπο Πιστοποιητικού Ασφαλείας Πυρηνικού Επιβατηγού Πλοίου:

“ΑΡΧΕΙΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΥΡΗΝΙΚΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ΕΝΤΥΠΟ PNUC)

Το Αρχείο θα είναι μόνιμα προσαρτημένο στο

Πιστοποιητικό Ασφαλείας Πυρηνικού Επιβατηγού Πλοίου

ΑΡΧΕΙΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΣΕ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΥΠΟ ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1988 ΑΥΤΗΣ

1 Στοιχεία πλοίου

Όνομα Πλοίου ....

Διακριτικός Αριθμός ή Γράμματα ....

Αριθμός επιβατών για τους οποίους είναι πιστοποιημένο ....

Ελάχιστος Αριθμός Προσώπων με τα απαιτούμενα προσόντα για χειρισμό των εγκαταστάσεων ασυρμάτου ....

2 Λεπτομερή στοιχεία σωστικών μέσων

1 Συνολικός αριθμός προσώπων για τους οποίους παρέχονται σωστικά μέσα		
	Αριστερή πλευρά πλοίου	Δεξιά πλευρά πλοίου
2 Συνολικός αριθμός σωσιβίων λέμβων		....
2.1 Συνολικός αριθμός επιβαινόντων		....
2.2 Αριθμός μερικά κλειστών σωσιβίων λέμβων (κανονισμός III/21 και LSA Κώδικας, παρ. 4.9)		....
2.3 Αριθμός ολικά κλειστών σωσιβίων λέμβων (κανονισμός III/21 και LSA Κώδικας, παρ. 4.6)		....
2.4 Άλλες σωσίβιες λέμοι		....
2.5.1 Αριθμός		....
2.5.2 Τύπος		....
3 Αριθμός μηχανοκίνητων σωσιβίων λέμβων περιλαμβανομένων στο σύνολο σωσιβίων λέμβων που επιδεικνύεται ανωτέρω		
3.1 Αριθμός σωσιβίων λέμβων εξοπλισμένων με φανούς έρευνας		
4 Αριθμός λέμβων διάσωσης		
4.1 Αριθμός λέμβων περιλαμβανομένων στο σύνολο σωσιβίων λέμβων που επιδεικνύεται ανωτέρω		

5 Σωσίβιες σχεδίες	....
5.1 Σωσίβιες σχεδίες για τις οποίες απαιτούνται εγκεκριμένες συσκευές καθαίρεσης	....
5.1.1 Αριθμός σωσιβίων σχεδιών	....
5.1.2 Αριθμός επιβαινόντων	....
5.2 Σωσίβιες σχεδίες για τις οποίες δεν απαιτούνται εγκεκριμένες συσκευές καθαίρεσης	....
5.2.1 Αριθμός σωσιβίων σχεδιών	....
5.2.2 Αριθμός επιβαινόντων	....
6 Πλευστική συσκευή	....
6.1 Αριθμός συσκευών	....
6.2 Αριθμός προσώπων δυνάμενων να υποστηριχθούν	....
7 Αριθμός σωσιβίων	....
8 Αριθμός σωσιβίων ζωνών	....
9 Στολές κατάδυσης	....
9.1 Συνολικός αριθμός	....
9.2 Αριθμός στολών συμμορφούμενων με τις απαιτήσεις για σωσίβιες ζώνες	....
10 Αριθμός θερμικών προστατευτικών βοηθημάτων[1]	....
11 Εγκαταστάσεις ασυρμάτου χρησιμοποιούμενων σε σωστικά μέσα	....
11.1 Αριθμός πομποδεκτών ραντάρ	....
11.2 Αριθμός αμφίδρομων ραδιοτηλεφωνικών συσκευών VHF	....

1 Εξαιρουμένων αυτών που απαιτούνται από τον LSA CODE, παράγραφοι 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 και 5.1.2.213.

3 Λεπτομερή στοιχεία εγκαταστάσεων ασυρμάτου

Είδος	Ακριβής Προμήθεια
1 Κύρια συστήματα	…………
1.1 VHF εγκατάσταση ασυρμάτου	…………
1.1.1 DSC κωδικοποιητής	…………
1.1.2 DSC δέκτης ακρόασης	…………
1.1.3 Ραδιοτηλεφωνία	…………
1.2 MF εγκατάσταση ασυρμάτου	…………
1.2.1 DSC κωδικοποιητής	…………
1.2.2 DSC δέκτης ακρόασης	…………
1.2.3 Ραδιοτηλεφωνία	…………
1.3 MF/HF εγκατάσταση ασυρμάτου	…………
1.3.1 DSC κωδικοποιητής	…………
1.3.2 DSC δέκτης ακρόασης	…………
1.3.3 Ραδιοτηλεφωνία	…………
1.3.4 Ραδιοτηλεγραφία απευθείας υποτύπωσης	…………
1.4 INMARSAT επίγειος σταθμός πλοίου	…………
2 Δευτερεύοντα μέσα προειδοποίησης	…………
3 Διευκολύνσεις λήψης πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας	…………
3.1 NAVTEX δέκτης	…………
3.2 EGC δέκτης	…………
3.3. HF ραδιοτηλεγραφικός δέκτης απευθείας υποτύπωσης	…………
4 Δορυφορικό EPIRB	…………
4.1 COSPAS-SARSAT	…………
4.2 INMARSAT	…………
5 VHF EPIRB	…………
6 Πομποδέκτης ραντάρ πλοίου	…………

4 Χρησιμοποιούμενες μέθοδοι σε διασφάλιση της διαθεσιμότητας εγκαταστάσεων ασυρμάτου (κανονισμοί IV/15.6 και 15.7)

4.1 Διπλός εξοπλισμός ……………………………………………………………………

4.2 Συντήρηση ξηράς ……………………………………………………………………

4.3 Δυνατότητα συντήρησης θαλάσσης ……………………………………………………

5 Λεπτομερή στοιχεία ναυτιλιακών συστημάτων και εξοπλισμού

Είδος	Ακριβής Προμήθεια
1.1 Πρότυπη μαγνητική πυξίδα[2]	…………
1.2 Εφεδρική μαγνητική πυξίδα[2]	…………
1.3 Γυροσκοπική πυξίδα[2]	…………

[2] *Διαγραφή, αναλόγως*

1.4 Επαναλήπτης κατεύθυνσης γυροσκοπικής πυξίδας[2]	....
1.5 Επαναλήπτης διόπτευσης γυροσκοπικής πυξίδας[2]	....
1.6 Σύστημα ελέγχου κατεύθυνσης ή πορείας[2]	....
1.7 Συσκευή διόπτευσης ραδιογωνιομέτρου ή πυξίδας[2]	....
1.8 Μέσα διόρθωσης κατεύθυνσης και διοπτεύσεως	....
1.9 Συσκευή εκπομπής / μετάδοσης κατεύθυνσης (ΤΗΔ) [2]	....
2.1 Ναυτικοί χάρτες / Σύστημα προβολής ηλεκτρονικού χάρτη και πληροφοριών (ECDIS)[3]	....
2.2 Εφεδρικές ρυθμίσεις για ECDIS	....
2.3 Ναυτικές εκδόσεις	....
2.4 Εφεδρικές ρυθμίσεις για ηλεκτρονικές ναυτικές εκδόσεις	....
3.1 Δέκτης παγκοσμίου ναυτιλιακού δορυφορικού συστήματος / επίγειου ραδιοναυτιλιακού συστήματος[2,3]	....
3.2 9 GHZ ραντάρ[2]	....
3.3 Δεύτερο ραντάρ (3 GHZ / 9 GHZ 3)[2]	....
3.4 Βοήθημα αυτόματης υποτύπωσης ραντάρ (ARPA)[2]	....
3.5 Βοήθημα αυτόματου εντοπισμού[2]	....
3.6 Δεύτερο βοήθημα αυτόματου εντοπισμού[2]	....
3.7 Βοήθημα ηλεκτρονικής υποτύπωσης[2]	....
4 Σύστημα αυτόματης αναγνώρισης	....
5 Συσκευή καταγραφής δεδομένων πλου (VDR)[2]	....
6.1 Συσκευή μέτρησης ταχύτητας και απόστασης (μέσω του ύδατος) [2]	....
6.2 Συσκευή μέτρησης ταχύτητας και απόστασης (άνωθεν του εδάφους σε πρωραία και εγκάρσια κατεύθυνση)[2]	....
7 Ηχοβολιστική συσκευή[2]	....
8.1 Πηδάλιο, έλικα, ώση, βήμα έλικος και ενδείκτης τρόπου λειτουργίας[2]	....
8.2 Ενδείκτης ταχύτητας στροφής[2]	....
9 Σύστημα ηχητικής λήψης[2]	....
10 Τηλεφωνική συσκευή στην θέση βοηθητικού πηδαλίου[2]	....
11 Φανός σημάτων ημέρας[2]	....
12 Ανακλαστήρας ραντάρ[2]	....
13 Διεθνής Κώδικας Σημάτων	....
14 INMARSAT Εγχειρίδιο, Τόμος III	....

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ το Αρχείο είναι ορθό από κάθε άποψη

Εκδόθηκε ....

(τόπος έκδοσης Αρχείου)

....

(Ημερομηνία έκδοσης) (Υπογραφή κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξ/χου εκδίδοντας το Αρχείο)

(Σφραγίδα ή χαρτόσημο εκδίδουσας αρχής, αναλόγως)

[3] Εναλλακτικά μέσα πλήρωσης της απαίτησης είναι επιτρεπτά σύμφωνα με τον κανονισμό V/19. Σε περίπτωση άλλων μέσων θα προσδιορίζονται.

Έντυπο Πιστοποιητικού Ασφαλείας Πυρηνικών Φορτηγών Πλοίων

20 Το υφιστάμενο έντυπο πιστοποιητικού αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΥΡΗΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το Πιστοποιητικό θα συμπληρώνεται από Αρχείο Εξοπλισμού (Έντυπο CNUC)

(Επίσημη σφραγίδα) Κράτος)

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ
ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974 όπως τροποποιήθηκε υπό του
σχετιζομένου Πρωτοκόλλου αυτής

υπό την αρχή της Κυβέρνησης του

____

(όνομα Κράτους)

υπό

____

(εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμός)

Στοιχεία πλοίου[1]

Όνομα Πλοίου ....

Διακριτικός Αριθμός ή Γράμματα ....

Λιμήν Νηολόγησης ....

Ολική χωρητικότης ....

Νεκρό βάρος πλοίου (μετρικοί τόννοι)[2] ....

Μήκος πλοίου (κανονισμός ΙΙΙ/3.12) ....

Θαλάσσιες περιοχές για τις οποίες το πλοίο είναι πιστοποιημένο να λειτουργεί (κανονισμός IV/2) ....
....

IMO Αριθμός ....

Τύπος πλοίου[3]

Φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίων

Πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο

Χημικό δεξαμενόπλοιο

Φορτηγό πλοίο αεριοφόρο

Φορτηγό πλοίο άλλο από τα ανωτέρω

Ημερομηνία τοποθέτησης τρόπιδας ή παρομοίου σταδίου κατασκευής του πλοίου ή όπου εφαρμοστέο, ημερομηνία έναρξης εργασιών μείζονος μετατροπής, μεταβολής ή τροποποίησης
....

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

1. Το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού VIII/9 της Σύμβασης

2. Το πλοίου, όντας πυρηνικό πλοίο, συμμορφούται με όλες τις απαιτήσεις του κεφαλαίου VIII της Σύμβασης και είναι σύμφωνο με την εγκεκριμένη για το πλοίο Αξιολόγηση Ασφαλείας και ότι:

2.1 η κατάσταση της δομής, μηχανημάτων και εξοπλισμού όπως ορίζεται στον κανονισμό I/10 (ως εφαρμοστέα για να συμμορφούται με τον κανονισμό VIII/9), περιλαμβανομένης και της εγκατάστασης πυρηνικής πρόωσης και της προστατευτικής δομής συγκρούσεων είναι ικανοποιητική και το πλοίο είναι σε συμμόρφωση με τις σχετικές απαιτήσεις του κεφαλαίου II-1 και κεφαλαίου II-2 της Σύμβασης (άλλες από εκείνες που αφορούν σε συστήματα και μέσα πυρασφάλειας και σχέδιο ελέγχου πυρκαϊάς)

[1] *Εναλλακτικά, τα στοιχεία του πλοίου μπορούν να τοποθετηθούν σε κουτιά σε οριζόντια διάταξη.*
[2] *Για πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, χημικά δεξαμενόπλοια και φορτηγά πλοία αεριοφόρα.*
[3] *Διαγραφή αναλόγως*

2.2 το πλοίο συμμορφούται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά στα συστήματα και μέσα πυρασφάλειας και σχέδια ελέγχου πυρκαϊάς

2.3 τα σωστικά μέσα και εξοπλισμός των σωσιβίων λέμβων, σωσιβίων σχεδιών και λέμβων διάσωσης που παρέχονται είναι σε συμφωνία με τις απαιτήσεις της Σύμβασης

2.4 το πλοίο είναι εφοδιασμένο με ορμιδοβόλο συσκευή και εγκαταστάσεις ασυρμάτου χρησιμοποιούμενες στα σωστικά μέσα σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης

2.5 το πλοίο συμμορφούται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά στις εγκαταστάσεις ασυρμάτου

2.6 η λειτουργία των εγκαταστάσεων ασυρμάτου που χρησιμοποιούνται στα σωστικά μέσα συμμορφούται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης

2.7 το πλοίο συμμορφούται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσον αφορά στον ναυτιλιακό εξοπλισμό, μέσα επιβίβασης πλοηγών και ναυτικές εκδόσεις

2.8 το πλοίο είναι εφοδιασμένο με φανούς, σήματα, μέσα ηχητικών σημάτων και σημάτων κινδύνου σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και τους ισχύοντες Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στην Θάλασσα

2.9 από όλες τις άλλες απόψεις το πλοίο συμμορφούται με τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης.

Το πιστοποιητικό ισχύει μέχρι ....

Ημερομηνία ολοκλήρωσης επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το πιστοποιητικό: ....
. (ημέρα/μήνας/έτος)

Εκδόθηκε ....

(τόπος έκδοσης πιστοποιητικού)

....

(Ημερομηνία έκδοσης) (Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξ/χου εκδίδοντας το πιστοποιητικό)

(Σφραγίδα ή χαρτόσημο εκδίδουσας αρχής, αναλόγως)

21 Το ακόλουθο Αρχείο Εξοπλισμού για το Πιστοποιητικό Ασφαλείας Πυρηνικού Φορτηγού Πλοίου προστίθεται μετά το έντυπο Πιστοποιητικού Ασφαλείας Πυρηνικού Φορτηγού Πλοίου:

"ΑΡΧΕΙΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΥΡΗΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ΕΝΤΥΠΟ CNUC)

Το Αρχείο θα είναι μόνιμα προσαρτημένο στο
Πιστοποιητικό Ασφαλείας Πυρηνικού Φορτηγού Πλοίου

ΑΡΧΕΙΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΣΕ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΤΗΝ
ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗΝ
ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΥΠΟ ΤΟΥ
ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1988 ΑΥΤΗΣ

1 Στοιχεία πλοίου

Όνομα Πλοίου ....

Διακριτικός Αριθμός ή Γράμματα ....

Αριθμός επιβατών για τους οποίους είναι πιστοποιημένο ....

Ελάχιστος Αριθμός Προσώπων με τα απαιτούμενα προσόντα για χειρισμό των εγκαταστάσεων ασυρμάτου
....

2 Λεπτομερή στοιχεία σωστικών μέσων

1 Συνολικός αριθμός προσώπων για τους οποίους παρέχονται σωστικά μέσα		
	Αριστερή πλευρά πλοίου	Δεξιά πλευρά πλοίου
2 Συνολικός αριθμός σωσιβίων λέμβων		....
2.1 Συνολικός αριθμός επιβαινόντων		....
2.2 Αριθμός μερικά κλειστών σωσιβίων λέμβων (κανονισμός III/1 και LSA Κώδικας, παρ. 4)		....
2.3 Αριθμός αυτοανορθούμενων μερικά κλειστών σωσιβίων λέμβων (κανονισμός III/31 και LSA Κώδικας, παρ. 4.8)		....
2.4 Αριθμός σωσιβίων λέμβων προστατευόμενων από πυρκαϊά (κανονισμός III/31 και LSA Κώδικας, παρ. 4.9)		....
2.5 Άλλες σωσίβιες σχεδίες		....
2.5.1 Αριθμός		....
2.5.2 Τύπος		....
2.6 Αριθμός σωσιβίων λεμβών ελεύθερης καθαίρεσης		....
2.61.1 Ολικά κλειστού τύπου (κανονισμός III/31 και LSA Κώδικας, παρ. 4.7)		....
2.6.2 Με αυτόματο σύστημα παροχής αέρα (κανονισμός III/31 και LSA Κώδικας, παρ. 4.8)		....

2.6.3 Προστατευόμενες από πυρκαϊά (κανονισμός III/31 και LSA Κώδικας παρ 4.9)		....
3 Αριθμός μηχανοκίνητων σωσιβίων λέμβων περιλαμβανομένων στο σύνολο σωσιβίων λέμβων που επιδεικνύεται ανωτέρω		
3.1 Αριθμός σωσιβίων λέμβων εξοπλισμένων με φανούς έρευνας		
4 Αριθμός λέμβων διάσωσης		
4.1 Αριθμός λέμβων περιλαμβανομένων στο σύνολο σωσιβίων λέμβων που επιδεικνύεται ανωτέρω		
5 Σωσίβιες σχεδίες		
5.1 Σωσίβιες σχεδίες για τις οποίες απαιτούνται εγκεκριμένες συσκευές καθαίρεσης		
5.1.1 Αριθμός σωσιβίων σχεδιών		
5.1.2 Αριθμός επιβαινόντων		
5.2 Σωσίβιες σχεδίες για τις οποίες δεν απαιτούνται εγκεκριμένες συσκευές καθαίρεσης		
5.2.1 Αριθμός σωσιβίων σχεδιών		
5.2.2 Αριθμός επιβαινόντων		
5.3 Αριθμός σωσιβίων σχεδιών που απαιτούνται από τον κανονισμό III/31.1.4		
6 Αριθμός σωσιβίων		
7 Αριθμός σωσιβίων ζωνών		
8 Στολές κατάδυσης		
8.1 Συνολικός αριθμός		
8.2 Αριθμός στολών συμμορφούμενων με τις απαιτήσεις για σωσίβιες ζώνες		
9 Αριθμός θερμικών προστατευτικών βοηθημάτων[1]		
10 Εγκαταστάσεις ασυρμάτου χρησιμοποιούμενων σε σωστικά μέσα		
10.1 Αριθμός πομποδεκτών ραντάρ		
10.2 Αριθμός αμφίδρομων ραδιοτηλεφωνικών συσκευών VHF		

[1] *Εξαιρουμένων αυτών που απαιτούνται από τον LSA CODE ,παράγραφοι 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 και 5.1.2.2.13.*

3 Λεπτομερή στοιχεία εγκαταστάσεων ασυρμάτου

Είδος	Ακριβής Προμήθεια
1 Κύρια συστήματα	....
1.1 VHF εγκατάσταση ασυρμάτου	....
1.1.1 DSC κωδικοποιητής	....
1.1.2 DSC δέκτης ακρόασης	....
1.1.3 Ραδιοτηλεφωνία	....
1.2 MF εγκατάσταση ασυρμάτου	....
1.2.1 DSC κωδικοποιητής	....
1.2.2 DSC δέκτης ακρόασης	....
1.2.3 Ραδιοτηλεφωνία	....
1.3 MF/HF εγκατάσταση ασυρμάτου	....
1.3.1 DSC κωδικοποιητής	....
1.3.2 DSC δέκτης ακρόασης	....
1.3.3 Ραδιοτηλεφωνία	....
1.3.4 Ραδιοτηλεγραφία απευθείας υποτύπωσης	....
1.4 INMARSAT επίγειος σταθμός πλοίου	....
2 Δευτερεύοντα μέσα προειδοποίησης	....
3 Διευκολύνσεις λήψης πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας	....
3.1 NAVTEX δέκτης	....
3.2 EGC δέκτης	....
3.3. HF ραδιοτηλεγραφικός δέκτης απευθείας υποτύπωσης	....
4 Δορυφορικό EPIRB	....
4.1 COSPAS-SARSAT	....
4.2 INMARSAT	....
5 VHF EPIRB	....
6 Πομποδέκτης ραντάρ πλοίου	....

4 Χρησιμοποιούμενες μέθοδοι σε διασφάλιση της διαθεσιμότητας εγκαταστάσεων ασυρμάτου (κανονισμοί IV/15.6 και 15.7)

4.1 Διπλός εξοπλισμός ....

4.2 Συντήρηση ξηράς ....

4.3 Δυνατότητα συντήρησης θαλάσσης ....

5 Λεπτομερή στοιχεία ναυτιλιακών συστημάτων και εξοπλισμού

Είδος	Ακριβής Προμήθεια
1.1 Πρότυπη μαγνητική πυξίδα*	....
1.2 Εφεδρική μαγνητική πυξίδα*	....
1.3 Γυροσκοπική πυξίδα*	....
1.4 Επαναλήπτης κατεύθυνσης γυροσκοπικής πυξίδας*	....
1.5 Επαναλήπτης διόπτευσης γυροσκοπικής πυξίδας*	....
1.6 Σύστημα ελέγχου κατεύθυνσης ή πορείας*	....
1.7 Συσκευή διόπτευσης ραδιογωνιομέτρου ή πυξίδας*	....
1.8 Μέσα διόρθωσης κατεύθυνσης και διοπτεύσεων	....
1.9 Συσκευή εκπομπής / μετάδοσης κατεύθυνσης (ΤΗΔ) *	....
2.1 Ναυτικοί χάρτες / Σύστημα προβολής ηλεκτρονικού χάρτη και πληροφοριών (ECDIS)**	....
2.2 Εφεδρικές ρυθμίσεις για ECDIS	....
2.3 Ναυτικές εκδόσεις	....
2.4 Εφεδρικές ρυθμίσεις για ηλεκτρονικές ναυτικές εκδόσεις	....
3.1 Δέκτης παγκοσμίου ναυτιλιακού δορυφορικού συστήματος / επίγειου ραδιοναυτιλιακού συστήματος**	....
3.2 9 GHZ ραντάρ*	....
3.3 Δεύτερο ραντάρ (3 GHZ / 9 GHZ**)*	....
3.4 Βοήθημα αυτόματης υποτύπωσης ραντάρ (ARPA) *	....
3.5 Βοήθημα αυτόματου εντοπισμού*	....
3.6 Δεύτερο βοήθημα αυτόματου εντοπισμού*	....
3.7 Βοήθημα ηλεκτρονικής υποτύπωσης*	....
4 Σύστημα αυτόματης αναγνώρισης	....
5.1 Συσκευή καταγραφής δεδομένων πλου (VDR) **	....
5.2 Συσκευή καταγραφής απλουστευμένων δεδομένων πλου (S-VDR) **	....
6.1 Συσκευή μέτρησης ταχύτητας και απόστασης (μέσω του ύδατος) *	....
6.2 Συσκευή μέτρησης ταχύτητας και απόστασης (άνωθεν του εδάφους σε πρωραία και εγκάρσια κατεύθυνση) *	
6.3 Ηχοβολιστική συσκευή*	....
7.1 Πηδάλιο, έλικα, ώση, βήμα έλικος και ενδείκτης τρόπου λειτουργίας*	....
7.2 Ενδείκτης ταχύτητας στροφής*	....
8 Σύστημα ηχητικής λήψης*	....
9 Τηλεφωνική συσκευή στην θέση βοηθητικού πηδαλίου*	....
10 Φανός σημάτων ημέρας*	....
11 Ανακλαστήρας ραντάρ*	....
12 Διεθνής Κώδικας Σημάτων	....
13 INMARSAT Εγχειρίδιο, Τόμος III	....

** Εναλλακτικά μέσα πλήρωσης αυτής της απαίτησης είναι επιτρεπτά σύμφωνα με τον κανονισμό V/19. Στην περίπτωση άλλων μέσων, ταύτα θα προσδιορίζονται.*

*** Διαγραφή, αναλόγως.*

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ το Αρχείο είναι ορθό από κάθε άποψη

Εκδόθηκε ....

(τόπος έκδοσης Αρχείου)

....

(Ημερομηνία έκδοσης) (Υπογραφή κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξ/χου εκδίδοντας το Αρχείο)

(Σφραγίδα ή χαρτόσημο εκδίδουσας αρχής, αναλόγως)

ΑΠΟΦΑΣΗ MSC 171(79)

(υιοθετήθηκε στις 9η Δεκεμβρίου 2004)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟΥ 1988 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΖΩΗΣ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

ΑΝΑΚΑΛΩΝΤΑΣ το άρθρο 28(b) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σχετικά με τις λειτουργίες της Επιτροπής.

ΑΝΑΚΑΛΩΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ το άρθρο VIII(b) της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια Ζωής στην Θάλασσα (SOLAS), 1974 (εφεξής αναφέρεται ως "η Σύμβαση") και το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου του 1988 σχετικά με την Σύμβαση (εφεξής αναφέρεται ως "το 1988 SOLAS Πρωτόκολλο") που αφορά στην διαδικασία τροποποίησης του Πρωτοκόλλου 1988 SOLAS.

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ, στην εβδομηκοστή ένατη σύνοδό της, τις τροποποιήσεις στο Πρωτόκολλο 1988 SOLAS που έχουν προταθεί και κοινοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(ι) της Σύμβασης και το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου 1988 SOLAS.

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο (VIII)(b)(iv) της Σύμβασης και το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου 1988 SOLAS, τις τροποποιήσεις στο Προσάρτημα στο Παράρτημα στο Πρωτόκολλο 1988 SOLAS, το κείμενο των οποίων βρίσκεται στο Παράρτημα στην παρούσα απόφαση.

2. ΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(vi)(2)(bb) της Σύμβασης και το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου 1988 SOLAS, ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Ιανουαρίου 2006, εκτός κι αν, πριν από αυτή την ημερομηνία, περισσότερο από το ένα τρίτο των Μελών στο Πρωτόκολλο 1988 SOLAS ή των Μελών ο συνδυασμένος εμπορικός στόλος των οποίων συνιστά όχι κατώτερο του 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει τις αντιρρήσεις τους στις τροποποιήσεις.

3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τα ενδιαφερόμενα Μέλη να σημειώσουν ότι, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(vii)(2) της Σύμβασης και το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου 1988 SOLAS, οι τροποποιήσεις θα ισχύουν την 1η Ιουλίου 2006, μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο.

4. ΑΙΤΕΙ από τον Γενικό Γραμματέα, σε συμμόρφωση με το άρθρο VIII(b)(v) της Σύμβασης και το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου 1988 SOLAS, να διαβιβάσει τα επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσας απόφασης και το κείμενο των τροποποιήσεων που εμπεριέχονται στο Παράρτημα σ' όλα τα Μέλη στο Πρωτόκολλο 1988 SOLAS.

5. ΖΗΤΕΙ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ από τον Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα αυτής της απόφασης και του Παραρτήματός της στα Μέλη του Οργανισμού, που δεν είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στην Σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟΥ 1988 ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΕΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974

Έντυπο Πιστοποιητικού Ασφάλειας Επιβατηγών Πλοίων

3. Στο έντυπο Πιστοποιητικού Ασφάλειας Επιβατηγών Πλοίων η ακόλουθη νέα παράγραφος παρεμβάλλεται ανάμεσα στην παράγραφο που αρχίζει με τις λέξεις "Το πιστοποιητικό ισχύει έως" και στην παράγραφο που αρχίζει με τις λέξεις "Εκδόθηκε":

"Ημερομηνία ολοκλήρωσης επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το πιστοποιητικό: ...."
(ημέρα/μήνας/έτος)

Έντυπο Πιστοποιητικού Ασφαλούς Κατασκευής Φορτηγών Πλοίων

4. Στο έντυπο του Πιστοποιητικού Ασφαλούς Κατασκευής Φορτηγών Πλοίων, η ακόλουθη νέα παράγραφος παρεμβάλλεται ανάμεσα στην παράγραφο που αρχίζει με τις λέξεις "Το πιστοποιητικό ισχύει μέχρι" και στην παράγραφο που αρχίζει με τις λέξεις "Εκδόθηκε":

"Ημερομηνία ολοκλήρωσης επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το πιστοποιητικό: ...."
(ημέρα/μήνας/έτος)

Έντυπο Πιστοποιητικού Εξοπλισμού Ασφάλειας Φορτηγών Πλοίων

5. Στο έντυπο του Πιστοποιητικού Εξοπλισμού Ασφάλειας Φορτηγών Πλοίων, η ακόλουθη νέα παράγραφος παρεμβάλλεται ανάμεσα στην παράγραφο που αρχίζει με τις λέξεις "Το πιστοποιητικό ισχύει έως" και στην παράγραφο που αρχίζει με τις λέξεις "Εκδόθηκε":

"Ημερομηνία ολοκλήρωσης επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το πιστοποιητικό: ...."
(ημέρα/μήνας/έτος)

Αρχείο Εξοπλισμού για το Πιστοποιητικό Εξοπλισμού Ασφάλειας Φορτηγών Πλοίων (Εντυπο Ε)

6. Η υφιστάμενη παράγραφος 3 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

“3 Λεπτομερή Στοιχεία Ναυτιλιακών Συστημάτων και Εξοπλισμού”

Είδος	Ακριβής Προμήθεια
1.1 Πρότυπη μαγνητική πυξίδα(*)	....
1.2 Εφεδρική μαγνητική πυξίδα(*)	....
1.3 Γυροσκοπική πυξίδα(*)	....
1.4 Επαναλήπτης κατεύθυνσης γυροσκοπικής πυξίδας(*)	....
1.5 Επαναλήπτης διόπτευσης γυροσκοπικής πυξίδας(*)	....
1.6 Σύστημα ελέγχου κατεύθυνσης ή πορείας(*)	....
1.7 Συσκευή διόπτευσης ραδιογωνιομέτρου ή πυξίδας(*)	....
1.8 Μέσα διόρθωσης κατεύθυνσης και διοπτεύσεως	....
1.9 Συσκευή εκπομπής / μετάδοσης κατεύθυνσης (ΤΗΔ)(*)	....
2.1 Ναυτικοί χάρτες / Σύστημα προβολής ηλεκτρονικού χάρτη και πληροφοριών (ECDIS)(**)	....
2.2 Εφεδρικές ρυθμίσεις για ECDIS	....
2.3 Ναυτικές εκδόσεις	....
2.4 Εφεδρικές ρυθμίσεις για ηλεκτρονικές ναυτικές εκδόσεις	....
3.1 Δέκτης παγκοσμίου ναυτιλιακού δορυφορικού συστήματος / επίγειου ραδιοναυτιλιακού συστήματος(**)	....
3.2 9 GHZ ραντάρ(*)	....
3.3 Δεύτερο ραντάρ (3 GHZ / 9 GHZ **)(*)	....
3.4 Βοήθημα αυτόματης υποτύπωσης ραντάρ (ARPA)(*)	....
3.5 Βοήθημα αυτόματου εντοπισμού(*)	....
3.6 Δεύτερο βοήθημα αυτόματου εντοπισμού(*)	....

3.7 Βοήθημα ηλεκτρονικής υποτύπωσης(*)	....
4 Σύστημα αυτόματης αναγνώρισης	....
5.1 Συσκευή καταγραφής δεδομένων πλου (VDR)(**)	....
5.2 Συσκευή καταγραφής απλουστευμένων δεδομένων πλου (S-VDR)(**)	....
6.1 Συσκευή μέτρησης ταχύτητας και απόστασης (μέσω του ύδατος)(*)	....
6.2 Συσκευή μέτρησης ταχύτητας και απόστασης (άνωθεν του εδάφους σε πρωραία και εγκάρσια κατεύθυνση)(*)	....
6.3 Ηχοβολιστική συσκευή(*)	....
7.1 Πηδάλιο, έλικα, ώση, βήμα έλικος και ενδείκτης τρόπου λειτουργίας(*)	....
7.2 Ενδείκτης ταχύτητας στροφής(*)	....
8 Σύστημα ηχητικής λήψης(*)	....
9 Τηλεφωνική συσκευή στην θέση βοηθητικού πηδαλίου(*)	....
10 Φανός σημάτων ημέρας(*)	....
11 Ανακλαστήρας ραντάρ(*)	....
12 Διεθνής Κώδικας Σημάτων	....
13 INMARSAT Εγχειρίδιο, Τόμος III	....

(*) Εναλλακτικά μέσα πλήρωσης αυτής της απαίτησης είναι επιτρεπτά σύμφωνα με τον κανονισμό V/19. Στην περίπτωση άλλων μέσων, ταύτα θα προσδιορίζονται.

(**) Διαγραφή, αναλόγως.

Έντυπο Πιστοποιητικού Ασυρμάτου Ασφαλείας Φορτηγών Πλοίων

7. Στο έντυπο Πιστοποιητικού Ασυρμάτου Ασφαλείας Φορτηγών Πλοίων, η ακόλουθη νέα παράγραφος παρεμβάλλεται ανάμεσα στην παράγραφο που αρχίζει με τις λέξεις "Το πιστοποιητικό ισχύει έως" και στην παράγραφο που αρχίζει με τις λέξεις "Εκδόθηκε":

"Ημερομηνία ολοκλήρωσης επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το πιστοποιητικό: ...."
(ημέρα/μήνας/έτος)

Έντυπο Πιστοποιητικού Ασφαλείας Φορτηγών Πλοίων

8. Στο έντυπο Πιστοποιητικού Ασφαλείας Φορτηγών Πλοίων, η ακόλουθη νέα παράγραφος παρεμβάλλεται ανάμεσα στην παράγραφο που αρχίζει με τις λέξεις "Το πιστοποιητικό ισχύει έως" και στην παράγραφο που αρχίζει με τις λέξεις "Εκδόθηκε":

"Ημερομηνία ολοκλήρωσης επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το πιστοποιητικό: ...."
(ημέρα/μήνας/έτος)

Αρχείο Εξοπλισμού για το Πιστοποιητικό Εξοπλισμού Ασφάλειας

Φορτηγών Πλοίων (Εντυπο C)

9. Στο Αρχείο Εξοπλισμού, το είδος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"5.1 Συσκευή καταγραφής δεδομένων πλου (VDR)
5.2 Συσκευή καταγραφής απλουστευμένων δεδομένων πλου (S-VDR)3"

και το νέο είδος 14 παρεμβάλλεται μετά το υπάρχον είδος 13, ως ακολούθως:

"14. IAMSAR Εγχειρίδιο, Τόμος III"

Άρθρο δεύτερο

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από την δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 23 Ιανουαρίου 2007

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΝΤΟΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΜΑΝΩΛΗΣ Κ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227 **23104 23956**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63 **210 4135228**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327 **2610 638109**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο **26510 87215**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1 **25310 22858**
ΛΑΡΙΣΑ - Διοικητήριο **2410 597449**
ΚΕΡΚΥΡΑ - Σαμαρά 13 **26610 89122**
ΗΡΑΚΛΕΙΟ - Πεδιάδος 2 **2810 300781**
ΜΥΤΙΛΗΝΗ - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως 1 **22510 46654**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 μέχρι 16 σελίδες σε 1 €, προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.ΜΗ.**	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom/dvd, δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. και Γ.Ε.ΜΗ. σε 5 € ανά έτος.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ Φ.Ε.Κ.: Τηλεφωνικά: 210 4071010 - fax: 210 4071010 - internet: http://www.et.gr

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή	Ψηφιακή Μορφή
Α΄	225 €	190 €
Β΄	320 €	225 €
Γ΄	65 €	Δωρεάν
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €	Δωρεάν
Δ΄	160 €	80 €
Α.Α.Π.	160 €	80 €
Ε.Β.Ι.	65 €	33 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή	Ψηφιακή Μορφή
Α.Ε.Δ.	10 €	Δωρεάν
Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.ΜΗ.**	2.250 €	645 €
Δ.Δ.Σ.	225 €	95 €
Α.Σ.Ε.Π.	70€	Δωρεάν
Ο.Π.Κ.	-	Δωρεάν
Α΄+ Β΄+ Δ΄ + Α.Α.Π.	-	450 €

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.
- Για την παροχή πρόσβασης μέσω διαδικτύου σε Φ.Ε.Κ. προηγουμένων ετών και συγκεκριμένα στα τεύχη: **α)** Α, Β, Δ, Α.Α.Π., Ε.Β.Ι. και Δ.Δ.Σ., η τιμή προσαυξάνεται, πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής του 2007, κατά 40 € ανά έτος και ανά τεύχος και **β)** για το τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. & Γ.Ε.ΜΗ., κατά 60 € ανά έτος παλαιότητας.

* Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
* Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
* Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α., τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά Όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα).
* Το ποσό υπέρ Τ.Α.Π.Ε.Τ. [5% επί του ποσού συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα)], καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
* Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρούνται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: Μάρνη 8 τηλ.: 210 8220885, 210 8222924, 210 5279050.
Οι πολίτες έχουν τη δυνατότητα ελεύθερης ανάγνωσης των δημοσιευμάτων που καταχωρούνται σε όλα τα τεύχη της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως πλην εκείνων που καταχωρούνται στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε και Γ.Ε.ΜΗ., από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr).

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08:00 μέχρι 13:00



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster@et.gr